

## El puerto y la ciudad de A Coruña

*Enrique Maciñeira Alonso<sup>1</sup>, Irene Souto Blázquez<sup>2</sup>*

*Autoridad Portuaria de A Coruña*

*Avenida de la Marina, 3 – A Coruña*

*<sup>1</sup> direccion@puertocoruna.com*

*<sup>2</sup> isouto@puertocoruna.com*

### Abstract

El puerto de A Coruña, situado en el Noroeste Español, ha tenido un desarrollo paralelo al de la ciudad que lo acoge, una relación simbiótica que a lo largo de los años ha generado diversas situaciones de tensión. Por un lado, por el respeto a los valores ambientales y sociales que exige la ciudadanía, y por otro, por la imposibilidad de nuevos desarrollos portuarios debido al agotamiento de espacios. Desde la construcción de la Dársena de la Marina –actualmente destinada a embarcaciones deportivas- el puerto de A Coruña ha experimentado una paulatina modernización. Así, la construcción del Dique de Abrigo ha permitido la instalación en la ciudad de la Refinería de Petróleo, siendo el crudo y derivados la principal mercancía movida por el puerto. La construcción del Muelle del Centenario ha supuesto la diversificación de estos tráficós hacia los graneles sólidos -cereales y carbones, fundamentalmente-. Actualmente, la construcción de un nuevo puerto exterior, alejado de los núcleos habitados, supondrá una nueva oportunidad para la ciudad, al permitir alejar los tráficós más molestos de las zonas habitadas permitiendo, al mismo tiempo, liberar espacios portuarios para su reurbanización y conversión en usos ciudadanos, que asegurarán parte de los fondos necesarios para sufragar estas obras.

**Key Words:** ciudad portuaria, desarrollo usos ciudadanos, recalificación

# Report

## 1. Introducción

Históricamente las ciudades portuarias surgieron y se establecieron en torno a su puerto, una infraestructura que ha sido la principal fuente de riqueza y motor económico de la economía regional y/o metropolitana de su entorno. No obstante, este desarrollo paralelo entre el puerto y la ciudad no ha sido siempre pacífico; por un lado, debido al agotamiento de espacios portuarios para el desarrollo de nuevos tráficos, ya que desde el siglo XX las ciudades portuarias han ido demandando mayores espacios para nuevos usos ciudadanos o lúdico-recreativos y, por otro, por el movimiento de determinadas mercancías de difícil compatibilidad con los entornos habitados. Ello se ha traducido en las ciudades portuarias en situaciones de tensión que, en el caso del puerto de A Coruña, se han visto acrecentadas tras los diversos accidentes acaecidos cerca de las costas coruñesas, y que hicieron necesario replantearse las relaciones puerto-ciudad.

## 2. El puerto de A Coruña

La ciudad de A Coruña – ciudad marinera que, por su ubicación en una península rocosa, ha tenido un contacto permanente con el mar- está situada a orillas del Océano Atlántico, en el noroeste español. Aunque su situación es relativamente excéntrica con respecto a la Península Ibérica, se ubica en un lugar privilegiado con respecto a las principales rutas del tráfico marítimo internacional.

Figura 1. Ubicación del puerto de A Coruña en la Península Ibérica



La ciudad, cuyos orígenes se remontan a la baja edad media, ha tenido desde sus comienzos, una intensa relación con la actividad portuaria. Así, una vez descubierta América, le fue otorgada la exclusividad del comercio de las especias a través de las rutas occidentales, desde su fondeadero salió Carlos I a coronarse emperador de Alemania en el siglo XVI, en los siglos

XVII y XVIII tuvo una gran transformación del frente litoral y diversas obras portuarias fuera de murallas. En definitiva, la ciudad de A Coruña se ha ido desarrollando con su puerto y no puede entenderse el uno sin el otro.

Aunque la construcción de la Dársena de la Marina a comienzos del siglo XX sienta las bases para la modernización del puerto, es la construcción del dique de abrigo Barrié de la Maza el que ha permitido generar el abrigo suficiente para el movimiento y recalada de buques comerciales en la rada coruñesa. Gracias a dicho abrigo fue posible la instalación en la ciudad de la actual refinería de Repsol-YPF. Tras la inauguración de esta refinería en 1965, situada en el valle de Bens, a unos 3 km de la ciudad y a 5,5 del puerto coruñés, el terminal marítimo comienza a recibir buques petroleros. La refinería y terminal portuaria quedaron conectadas por ocho oleoductos, de crudo y productos que atraviesan el subsuelo de la ciudad de A Coruña en su recorrido de 6,5 km. El puerto se especializó así en el movimiento de graneles líquidos.

La construcción de los polígonos de La Grela y Sabón, en los años 60, unido a la construcción del dique de abrigo y las instalaciones petrolíferas, impulsan la industrialización del área coruñesa. Pero en 1973 se planteó la necesidad de diversificar los tráficos portuarios, mediante la construcción de un nuevo muelle, el del Centenario, que se materializó en 1983 y que permitió al puerto de A Coruña mover determinadas mercancías de graneles sólidos: cereales, piensos y carbones, entre otros. La entrada en funcionamiento del tercer pantalán de la terminal marítima, en 1973, para atraque de barcos de hasta 120.000 t, junto con las nuevas instalaciones de la refinería permitió alcanzar una destilación final de 4 millones de toneladas anuales.

Actualmente, el puerto de A Coruña es un moderno puerto polivalente especializado en el movimiento de tráficos energéticos -tanto de hidrocarburos como de carbón térmico-, con un movimiento anual total del entorno de los 12-14 millones de toneladas. Cuenta con más de un millón de metros cuadrados de superficie terrestre y 4.500 metros de muelles de atraque comerciales.

Figura 2. Vista aérea del puerto de A Coruña



Aunque la principal actividad del puerto de A Coruña es el movimiento de graneles, en los últimos años la mercancía general ha ido adquiriendo una mayor importancia, con movimientos anuales del entorno de un millón de toneladas. Desde el año 2006, en el que se puso en marcha

la terminal de contenedores, el puerto de A Coruña está conectado con el Mediterráneo y el Norte de Europa, con sendas líneas regulares de frecuencia semanal. El puerto de A Coruña también es un puerto pesquero, que cuenta con la primera lonja concesionada del sistema portuario estatal.

Figura 3. Los usos del puerto de A Coruña en la actualidad



No obstante, esta modernización y apuesta por tráfico energético en el corazón de la ciudad se vio en cierto modo truncada con los diversos accidentes acaecidos en la entrada al puerto de A Coruña. En 1976, el buque tanque Urquiola chocó contra unas agujas en el canal norte de acceso al puerto de A Coruña, provocando un vertido de más de cien mil toneladas de crudo, lo que supuso una terrible marea negra que provocó el mayor desastre ecológico de la costa gallega.

En 1992, el buque Mar Egeo, en su aproximación al puerto, se precipitó contra Punta Herminia, frente a la Torre de Hércules, provocando en este caso la segunda marea negra, con más de ochenta mil toneladas vertidas de crudo ligero.

Figura 4. Hundimiento del Urquiola, en 1976.



Figura 5. Hundimiento del Mar Egeo, en 1992.  
Foto: Óscar Paris – La Voz de Galicia



Es desde este momento cuando se plantea la necesidad de trasladar de la ciudad de A Coruña el movimiento de las operaciones portuarias de graneles energéticos, fundamentalmente de hidrocarburos y carbones, para evitar otros desastres similares a los acaecidos en las costas coruñesas. Nace así el Puerto Exterior de A Coruña, con la finalidad de alejar de los núcleos habitados los tráficós más peligrosos y/o contaminantes.

Figura 6. El puerto interior de A Coruña, a la derecha y el futuro puerto exterior, a la izquierda



Esta nueva infraestructura lleva aparejada inevitablemente la modificación de las actuales relaciones entre el puerto y la ciudad, dando lugar así a una nueva ciudad portuaria contemporánea, donde prima el respeto a los aspectos ambientales y donde los espacios que se verán liberados del uso portuario servirán, no sólo para obtener parte de las necesidades financieras para la construcción del nuevo puerto exterior, sino también para generar nuevos espacios para usos ciudadanos, permitiendo así la apertura de la ciudad hacia el mar.

Se produce por tanto un cambio sustancial en las relaciones puerto-ciudad, permitiendo el desarrollo de nuevos modelos urbanos que deberán asegurar el mantenimiento de la actividad portuaria y la convivencia armónica de ambas.

El actual puerto de A Coruña, con su posición privilegiada en el centro de la ciudad, es un puerto atractivo para el desarrollo no sólo de determinadas actividades lúdicas y recreativas, sino también para tráfico de cruceros, compatibles con su céntrica ubicación en la ciudad, y para el movimiento de mercancías no contaminantes -que no generan riesgos físicos ni medioambientales-, como pueden ser la pesca o el tráfico de mercancía general.

### 3. Evolución de las relaciones puerto - ciudad

Desde la década de los años ochenta, la Autoridad Portuaria de A Coruña, siendo consciente de la afección que su actividad creaba en la ciudad, ha ido modificando los usos de determinados ámbitos espaciales y desarrollando actuaciones que permitieran un mayor disfrute de la ciudadanía del entorno portuario.

Estas actuaciones, inicialmente inconexas, -la rehabilitación del entorno del muelle de las Ánimas, la apertura del dique de abrigo Barrié de la Maza al uso ciudadano, la adecuación de la dársena de la Marina con la eliminación de las actividades industriales, como la construcción y reparación naval en astilleros que en ella se realizaban,- fueron conectadas y “cosidas” mediante la adecuación del borde marítimo con la construcción del paseo del Parrote convirtiéndose en

la primera piedra de lo que actualmente es el paseo marítimo de mayor longitud existente en España, con unos siete kilómetros de desarrollo.

Figura 7. Dársena de la Marina antes de la transformación



Asimismo, como consecuencia de la ordenación de los espacios pesqueros y la construcción de la nueva dársena pesquera de Oza para reparación, avituallamiento y estancia de este tipo de flotas a principios de los noventa, fue posible la transformación y modificación de los usos de la dársena de la Marina, actualmente dedicada a las embarcaciones deportivas y en la que se mantiene un residual uso pesquero como un guño a tiempos pretéritos.

Todo ello ha dado lugar a una recomposición del espacio ciudadano con la creación de nuevos entornos lúdicos compatibles con los usos portuarios existentes, tanto turísticos,- en la zona se encuentra el muelle de trasatlánticos,- como deportivos, conformando un nuevo centro de la ciudad. El nuevo palacio de congresos y su complemento comercial, construidos en el espacio portuario, han sido, también, elementos conformadores de esta centralidad.

Figura 8. Area Trasatlánticos y La Marina



Paralelamente, la construcción de la nueva dársena pesquera de Oza a la que antes nos referíamos, fue complementada con la creación de una nueva área recreativa que se ha convertido en foco de atracción para una zona tradicionalmente deprimida. Así, la construcción de la playa de Oza, su paseo marítimo y la concesión de sendas instalaciones náutico-deportivas, ha creado un nuevo espacio atractivo, fundamentalmente en la época estival.

Figura 9. La nueva zona de Oza



La apuesta de la Autoridad Portuaria por los nuevos usos portuarios más vinculados con la ciudad ha sido clara desde los años ochenta. La redacción del nuevo Plan de Usos de los Espacios Portuarios y del nuevo Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto han supuesto la concreción de la misma. Así, con 2000 plazas de amarre para embarcaciones deportivas, la construcción del nuevo muelle de trasatlánticos en el centro histórico de la ciudad y sus nuevos espacios comerciales cercanos y la apertura al uso ciudadano de gran parte de la línea de agua del puerto, han supuesto un revulsivo de la ciudad, ahora portuaria y abierta al uso marítimo de sus aguas.

Figura 10. Fotografía aérea, castillo San Antón y ciudad



## 4. El futuro del puerto coruñés

Las relaciones entre el puerto y de la ciudad de A Coruña sufrirán un importante cambio de rumbo tan pronto como las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira -Puerto Exterior- estén operativas para albergar los tráficos que está previsto trasladar desde el puerto interior. De esta manera, se permitirá alejar de la ciudad los tráficos más contaminantes y reutilizar los espacios liberados para nuevos usos ciudadanos.

### 4.1. El nuevo puerto exterior de A Coruña

Tras un largo proceso de análisis y estudio de alternativas, la Autoridad Portuaria inició en 2005 la construcción del Puerto Exterior, adonde se trasladarán las operaciones de graneles sólidos y líquidos que actualmente se realizan desde la dársena interior, lo que permitirá resolver el conflicto puerto-ciudad. De esta manera, se cuenta con superficies aptas para el desarrollo del puerto del s. XXI, donde ya no existirán limitaciones de espacio para dar cabida a nuevos tráficos y donde las mercancías más contaminantes o molestas dejarán de ser un problema para el entorno del puerto.

La primera fase de construcción de estas obras estará finalizada en Septiembre de 2011 y permitirá albergar parte de los traslados previstos desde la Dársena Interior.

Figura 11. Estado de las obras de construcción del puerto exterior. Febrero 2010



Figura 12. Estado previsto de las obras en Septiembre de 2011



La construcción de esta infraestructura permitirá armonizar las relaciones entre el puerto y la ciudad de A Coruña al eliminar tanto los aspectos ambientales negativos generados por las descargas de graneles sólidos en el entorno urbano -de agroalimentarios y carbones, fundamentalmente-, así como los riesgos derivados del movimiento de hidrocarburos que tantos recuerdos amargos ha dejado en la ciudad. Asimismo, permitirá dinamizar un entorno con vocación industrial -el de Punta Langosteira-, al erigirse el puerto exterior en el gran motor industrial y económico a nivel metropolitano y/o regional.

#### 4.2. Las nuevas relaciones puerto-ciudad: La replanificación de espacios portuarios

Además de los beneficios anteriormente señalados, el nuevo puerto exterior permitirá abordar la transformación de la fachada marítima de A Coruña, al disponer de nuevos espacios para usos ciudadanos que serán integrados en la ciudad. Esta operación urbanística permitirá obtener parte de los fondos necesarios para sufragar el coste de construcción del puerto exterior, mediante la enajenación de terrenos del puerto interior tras su desafectación y la dotación de edificabilidad lucrativa.

Así, se podrán reconvertir viejos espacios portuarios inaccesibles para los ciudadanos en nuevas zonas urbanas donde predominarán los usos residenciales y terciarios –comercial, oficinas y otros aprovechamientos lucrativos-, que mejorarán la calidad de vida de la población de los barrios más próximos, y de la ciudadanía en general.

El desarrollo de esta operación se basa en los convenios suscritos en el año 2004 –el último de ellos entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de A Coruña- para la reordenación urbanística de determinados terrenos del puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

Esta transformación requiere de la reorganización y replanificación de los espacios portuarios que continuarán afectos al movimiento de mercancías y/o pasajeros, de manera que se garantice la pervivencia y permanencia de estos tráficis portuarios, así como de los usos ciudadanos.

Figura 13. La transformación de los muelles de Batería y Calvo Sotelo, Busquets 2009



## 5. Conclusiones

Los puertos, que durante buena parte del siglo XX se han dedicado a dar soporte al crecimiento económico de su entorno y han modificado de una forma sustancial el borde marítimo, están sufriendo, en el final de siglo y en el principio del nuevo siglo XXI, una fortísima transformación y un cambio de vocación.

Así, los puertos históricos retornan a sus orígenes y se convierten en nuevos centros de las ciudades, como lo eran antes de la construcción de los ensanches ciudadanos de finales del siglo XIX y principios del XX. Los usos ciudadanos se adueñan de los espacios y muelles obsoletos y se establece un nuevo diálogo entre la ciudad y el puerto.

Los puertos se trasladan y buscan nuevos horizontes más amplios y se planifican sus entornos para convertirse, con vocación de permanencia, en grandes nodos logísticos e industriales que sirvan de generación de riqueza y crecimiento de las ciudades, ya conformadas físicamente y liberadas de los éxodos poblacionales de la segunda mitad del siglo XX.

## Bibliografía

- Maciñeira Alonso, E., Souto Blázquez, I. *“Actuaciones de integración puerto-ciudad en A Coruña”*, I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente, Málaga, 2010
- Losada Rodríguez, E., Maciñeira Alonso, E., Guerra Sierra, A., Bajo González, V., Souto Blázquez, I. *“Accountability in the port of A Coruña”*, ESPO Award on the Societal Integration of Ports. First Edition, 2009
- Fernández – Alonso Trueba, M., Maciñeira Alonso, E., Souto Blázquez, I. *“La ordenación de los espacios portuarios en la dársena interior del puerto de A Coruña”*, I Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Bilbao, 2008
- Autoridad Portuaria de A Coruña, E.T.S.I.C.C.P. Universidade da Coruña, “El puerto y la ciudad de A Coruña”, 1998
- Autoridad Portuaria de A Coruña, *Plan Especial de Transformación de los sectores de Batería y Calvo Sotelo*, 2008-2009 (pendiente de tramitación)
- Ayuntamiento de A Coruña, *Revisión y Adaptación del Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña (PGOM)*, 2009 (en tramitación)
- Ministerio de Fomento, Ayuntamiento de A Coruña, *“Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del puerto de A Coruña y de la estación de ferrocarril de San Diego”*, 2004
- Ayuntamiento de A Coruña, Busquets i Grau, J., *“Plan Director del Puerto de A Coruña. La nueva ciudad marítima del puerto”*, 2006