

# EL PASEO MARÍTIMO DE A CORUÑA, TRIUNFADOR DE LOS NUEVOS PARQUES URBANOS DE BORDE

---

Luis Alfonso Escudero Gómez

*Departamento de Geografía. Universidad de Santiago de Compostela*



# EL PASEO MARÍTIMO DE A CORUÑA, TRIUNFADOR DE LOS NUEVOS PARQUES URBANOS DE BORDE



Luis Alfonso Escudero Gómez

*Departamento de Geografía. Universidad de Santiago de Compostela*

“Si trabajas con agua tienes que conocerla y respetarla. Cuando te esfuerzas por dominarla, tienes que comprender que algún día puede subir y arrasarlo todo lo que has construido”.

(SWIFT, Graham: “El país del agua”).

El Paseo Marítimo de A Coruña es la principal obra realizada en esta ciudad en los años 1990 tanto desde el punto de vista simbólico como por las grandes inversiones económicas realizadas en el mismo, en tiempo y en dinero. Ha supuesto la creación de un hito y de una vía que capitaliza la imagen ciudadana de A Coruña. Ha convertido toda la fachada litoral de la ciudad, y no es la urbe coruñesa un núcleo que carezca precisamente de línea de costa, en un recorrido para el disfrute del tiempo libre.

No es, sin embargo, una actuación aislada de esta ciudad sino que forma parte de la preocupación general que han presentado a finales de siglo los núcleos urbanos costeros por aprovechar sus fachadas litorales como áreas de gran atractivo turístico y de recreo para sus habitantes. Entre todas ellas, A Coruña, no obstante, se distingue por poseer uno de los paseos de mayor longitud.

## EL PASEO MARÍTIMO, PATRIMONIO URBANO DEL SIGLO XXI

La renovación de los frentes marítimos y portuarios ha sido una de las intervenciones urbanísticas clásicas en la historia de las ciudades. Aún así, a lo largo de los últimos años asistimos a una estrategia generalizada en nuestras urbes de actuaciones sobre sus frentes portuarios, marítimos o fluviales (González-Cebrían, 1991, p. 245). El paseo marítimo dispuesto entre la costa y la ciudad se ha convertido en el eje sobre el que recae la ordenación del litoral. En la mayoría de las urbes marítimas se han ejecutado actuaciones de rehabilitación de la fachada costera mediante la construcción o acondicionamiento de paseos marítimos u otros tratamientos de borde similares. Importantes realizaciones tendientes a despejar la vista hacia el mar y reacondicionar e integrar en la vida urbana las áreas litorales (Trapero, 1998, p. 28).

El arquitecto Fernández-Albalat (en A.A. V.V., 1993, p. 13) define expresivamente esta *moda* urbanística: “*Antes se hicieron pantanos; luego vinieron los polígonos; ahora los aparcamientos, subterráneos por*

supuesto, y los Palacios de Congresos; últimamente nos invaden los paseos marítimos, con sus farolas, pretils, pavimentos, combinados y artificialidad, a ver en que paran”. Este mismo autor recelaba de que la epidemia de hacer paseos marítimos desembocase en el hecho de que se hagan mal o se *hagan demasiado* (*ibidem*, p. 178). Terminaba profetizando el día en que podría llegarse a que los más de mil trescientos kilómetros de costa gallega se transformasen en “una enorme tira de hormigón, desde Ribadeo a Tui” (*ibidem*, p. 179).

Se han catalogado un total de 229 paseos marítimos en España, de los cuales, como comprobamos en el mapa adjunto, 35 se localizarían en Galicia (Trapero, 1998, p. 15 y 245). En nuestra sociedad del consumo y dentro de los modelos urbanísticos que marcan el patrimonio urbano de este cambio de milenio se nos vende diversión, estética y belleza a través de los paseos marítimos.

**PASEOS MARÍTIMOS GALLEGOS**

**PONTEVEDRA**

- 001 Frente urbano de Bayona
- 002 Playa América en Nigrán
- 003 Playa de Samil en Vigo
- 004 Playa de O Vao en Vigo
- 005 Playa de Cesantes en Redondela
- 006 Frente urbano de Moaña
- 007 Playa de Rodeira en Cangas
- 008 Playa de Silgar en Sanxenxo
- 009 Playa de Portiño en El Grove

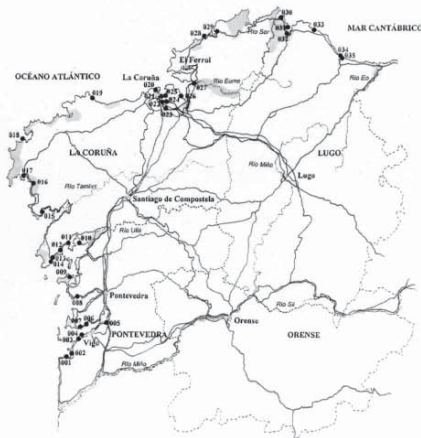
**LA CORUÑA**

- 010 Playa de Tanxil en Rianxo
- 011 Playa de Barraña en Boiro
- 012 Frente urbano de Boboa do Caramiñal
- 013 Playa del Coroso en Santa Eugenia de Ribeira
- 014 Playa de la Fontaina en Santa Eugenia de Ribeira
- 015 Playa Rocha en Muros
- 016 Playa de Ezaro en Dumbría
- 017 Playa de Quenxe en Corcubión
- 018 Playa de Coido de Bouxeiras en Muxía
- 019 Frente urbano de Malpica de Bergantiños
- 020 Playas de Orzán y Riazor en La Coruña
- 021 Frente de El Burgo en Culleredo
- 022 Frente de Acea da Má en Culleredo
- 023 Frente urbano de Cambre

- 024 Playa de Santa Cristina en Oleiros
- 025 Playa de Santa Cruz en Oleiros
- 026 Frente urbano de Sada
- 027 Playa de Cabanas en Puentedeume
- 028 Playa de Frouxeira en Valdovíño
- 029 Frente urbano de Cedeira

**LUGO**

- 030 Playa de Xilloi en O Vicedo
- 031 Sendero en la Playa de A Brela en O Vicedo
- 032 Playa de Covas en Viveiro
- 033 Playa y Faro de San Ciprián en Cervó
- 034 Acceso a la Playa de Llás en Foz
- 035 Playa de la Rapadoira en Foz



Mapa 1-. *Paseos marítimos gallegos. Fuente: Trapero, 199, p. 245.*

Así, las ciudades con costa descubren que del mar cada vez vienen menos peligros y más beneficios y bienestar (Casqueiro, 1996, p. 4). Las cercanías del mar, y en especial las playas, ejercen una atracción creciente originando que los territorios litorales sean los más codiciados. La costa se ha descubierto como un gran espacio para el ocio y para el turismo. Sin embargo, en la mayoría de las ciudades litorales el acceso a las áreas marítimas era inexistente o mínimo por barreras (ferrocarril, autopistas o autovías), actividades de usos específicos (industriales, almacenaje), la naturaleza privada del terreno, etc. (González-Cebrián, 1991, p. 249). De esta manera, las orillas de mar se orlaron con terrenos inconexos con sus ciudades. Transformar a la cenicienta de los espacios litorales marginales de una urbe en la deseada princesa de los paseos marítimos es la estrategia adoptada en gran número de estas ciudades

(Casqueiro, 1996, p. 4). Los paseos marítimos se caracterizan así por proteger los espacios litorales y rehabilitar los bordes marítimos especialmente degradados. Ideales que se lograrían, además, mediante la creación de lugares longilíneos -el urbanismo ha importado los modelos de bulevar para proyectar los paseos marítimos (Pie en A.A. V.V., 1993, p. 34)-, aptos para el desplazamiento, el recreo y el ocio.

Espacios muy atractivos para el ciudadano y el visitante, propicios para crear un nuevo símbolo urbano capaz de generar turismo y de hacer competitiva a una ciudad en el mercado. No es de extrañar que con esos rasgos esta actuación urbanística haya logrado un indudable éxito, o quizás habría que decir con más sentido, una indudable proliferación, pues como veremos a través del *triunfador* de estos paseos, el de A Coruña, los impactos negativos y los déficits son tan elevados como los loables aspectos positivos.

## EL PASEO MARÍTIMO DE A CORUÑA: ORÍGENES Y DESARROLLO

A Coruña ha visto florecer tan completamente el nuevo espíritu de los paseos marítimos que casi toda su costa es ahora visitada y recorrida. Históricamente encontramos ya desde principios de siglo en los planos de A Coruña una cierta idea de carretera de circunvalación de la península de la Torre de Hércules, como itinerario turístico, tempranamente en boga en la época. En el denominado Plan Cort, presentado al ayuntamiento de la ciudad en 1945 y que nunca se aprobó definitivamente, vemos ya un primer planteamiento de abrir la ciudad al mar. Se desarrollaba en dicho plan una ronda que partiendo de San Roque, al oeste del litoral coruñés, y contorneando la ensenada de Riazor-Orzán, bordeaba la península de la Torre hasta enlazar con la Avenida de la Marina, en la parte oriental de la ciudad. Es pues un primer intento que sirvió de guía para posteriores ordenaciones como el Plan de Alineaciones de 1948, donde se sigue recogiendo la idea de circunvalación litoral. Posteriormente a la entrada en vigor de la Ley del Suelo de 1956 se elabora el Plan General de 1967, en él se vislumbra una idea de trazado similar al del actual paseo marítimo, aunque imperando la idea simple de viario de circunvalación. El Plan General de Ordenación Urbana de 1985 dejaba a planes especiales de Protección, Conservación o Mejora el desarrollo del área correspondiente con el actual paseo. Antes de la ejecución en la década de 1990 de las obras en diferentes fases tuvo lugar el conocido “proyecto Bofill”, el cual consistía en una propuesta de intervención en el litoral de la ciudad que intentaba desarrollar principalmente el área portuaria. Se trataba de un proyecto arquitectónico de gran envergadura que fue descartado por confrontarse claramente los gustos estéticos del artista con los de las autoridades municipales y, porqué esconderlo, de la población coruñesa que aún recuerda con cierta sorna alguna de las propuestas de aquel ideario.

Durante el último decenio del siglo veinte se llevaron a cabo por parte del Puerto de A Coruña, el Ayuntamiento de A Coruña y la Demarcación de Costas del Estado y la Dirección General de Carreteras del entonces Ministerio de Obras, Transporte y Medio Ambiente las actuaciones estrella del litoral de A Coruña. En orden cronológico: el Paseo Marítimo de Orzán-Riazor, el del Parrote, el de Orillamar, el de Oza-Los Castros y el de San Roque. Nace así el parque litoral más grande de Europa que recorre casi la totalidad de la costa coruñesa, con la única excepción de las áreas correspondientes con el Puerto de la ciudad y los extremos más periféricos de la Ría de A Coruña (en el lugar de As Xubias) y de la parte occidental (en las áreas de O Portiño y Bens).

La idea de hacer un paseo que abarcará más de ocho kilómetros de longitud y que recorriese casi todo el litoral del municipio coruñés no fue, por lo tanto, ni proyectada ni desarrollada de forma sincrónica en el tiempo. Por el contrario, fue el resultado de la unión de una serie de actuaciones que fueron ampliando sucesivamente la extensión del paseo marítimo hasta el límite en el cual la continuidad del mismo parecía ser lo más obvio. De ahí que se planifique para un futuro concluir los tramos no realizados todavía en la actualidad y la unión del paseo con el ya realizado en los ayuntamientos limítrofes de Cambre, Culleredo y Oleiros siguiendo las orillas de la Ría de A Coruña.

Las obras del Paseo Marítimo coruñés se iniciaron en la Ensenada de Riazor-Orzán. Construir aquí un paseo era una de las máximas aspiraciones de los coruñeses (Toba, 1999, p. 28). La ensenada abre A Coruña al Océano Atlántico, tiene forma de cuadrilátero orientado al noroeste y está cerrada por dos puntas, el Monte de San Pedro, al oeste, y la Península de la Torre de Hércules, al este. Con anterioridad al proyecto del paseo marítimo se había llevado a cabo una polémica regeneración de las playas de Riazor y Orzán mediante un relleno de áridos. La financiación del paseo fue realizada al cincuenta por ciento por parte del Ayuntamiento y del Ministerio de Obras Públicas. El presupuesto de la obra fue de 1.241 millones de pesetas, iniciándose en el verano de 1990 y finalizando en el mes de julio de 1992.

El siguiente tramo realizado fue el Paseo del Parrote, en la Avenida de la Marina, uno de los espacios más tradicionales de la ciudad y de los paisajes urbanos más hermosos a través de las galerías de cristal al mar y la policromía del puerto (paisaje que desde el nacimiento de la fotografía ha sido la postal de A Coruña). Esta parte del paseo fue realizada por la Autoridad Portuaria al estar ubicado en terrenos pertenecientes al puerto coruñés, y supuso la urbanización de un trayecto que ya era un lugar habitual de paseo de los ciudadanos y turistas.

El paseo de Orillamar ha sido la obra más ambiciosa dentro de las ejecutadas pues implica la unión del Paseo del Parrote con el de Riazor-Orzán, la conexión de las dos orillas del istmo de A Coruña mediante un paseo que recorre todo el litoral de la conocida como *Ciudad Alta*. Expresado en distancia, se trata de un paseo de 4.050 metros, por lo cual se convierte en el paseo marítimo de mayor longitud que se haya construido en España (Toba, 1999, p. 59). Además, también es el de mayor inversión neta, con un presupuesto de adjudicación de 3.094 millones. La cofinanciación del proyecto fue realizada por el Ayuntamiento de A Coruña y la Dirección General de Carreteras y la de Costas. El ayuntamiento participó aportando los terrenos municipales, la gestión de las expropiaciones, las modificaciones urbanísticas y 1.032 millones de pesetas. La Dirección General de Carreteras aportó 2.000 millones, y el resto así como la responsabilidad de ejecutar y liquidar las obras, la Dirección General de Costas. La inauguración de un nuevo tramo del paseo marítimo en este espacio tuvo lugar el 19 de mayo de 1995 (por cierto, en plena campaña electoral por la municipalidad).

El Paseo Marítimo de Oza fue realizado por el Puerto de A Coruña, dentro de una actuación global en el litoral de este lugar. Se trata de un tramo pequeño que nace en la playa de nueva creación de Oza -la creación de playas urbanas, recurso escaso y ambicionado, es otra de las estrategias adoptadas en el nuevo urbanismo de litoral (Braun en A.A. V.V., 1993, p. 53)- y que muere en el inicio de las instalaciones portuarias. En cualquier caso, posibilita la unión en el futuro con el proyectado Paseo de As Xubias y con los parques litorales de la Ría de A Coruña-El Burgo para, ¿Por qué no?, hacer un paseo que recorra toda la ría.

El Paseo de San Roque fue financiado por el FEDER de la Unión Europea y el propio Ayuntamiento. Tiene un claro carácter urbano y extiende el paseo de Riazor hasta la Ronda de Outeiro, una de las principales vías de comunicación de la ciudad, con la misma tipología y mobiliario. Ya se ha proyectado a la altura del polígono residencial de Os Rosales, nuevo centro habitacional y comercial del extremo nororiental del municipio, un tramo de transición que prolongue el de San Roque y circunde el Monte de San Pedro para en el nuevo siglo continuar con los paseos de O Portiño y Bens, y peatonizar todo el litoral municipal de A Coruña cerrando su poniente.

En la actualidad el paseo tiene una longitud superior a los 8 kilómetros con un pavimento peatonal de 90.000 m<sup>2</sup>, con 125.000 m<sup>2</sup> de espacios verdes y con 16.000 m<sup>2</sup> de carril-bici. A lo largo del mismo hay 5.290 metros de balaustradas, 507 bancos y 564 farolas, cada una de ellas con un motivo escultórico diferente. Cifras que, como siempre hacen los números, reflejan y reafirman la magnitud de este corredor.

## EL PASEO MARÍTIMO DE A CORUÑA: LOGROS Y CENSURAS. UN DEBATE ABIERTO

A Coruña ha apostado tan decididamente por su paseo marítimo que casi toda su costa es ahora visitada y recorrida. Se ha realizado un gran esfuerzo económico para ello, sacrificando la posible inversión en otras cuestiones quizás más preocupantes, y el resultado es cuanto menos contradictorio no sólo en la justificación del dinero invertido sino también en los logros obtenidos.

En primer lugar, un itinerario tan largo, una actuación que ha afectado a casi la totalidad del litoral de A Coruña, conlleva profundos cambios en la situación precedente. El paseo ha supuesto la destrucción de barrios singulares y de gran tradición en la ciudad para crear una nueva frontera, transitable eso sí, entre el mar y la tierra, un elemento que separa ambos medios. En el tramo de Orillamar, la expropiación de terrenos produjo la total destrucción del barrio del Matadero, una área de longevo abolengo formada por casas unifamiliares o de pocas alturas conocidas como las *casas rojas* y por algunos espacios libres ricos en vegetación, y que suponía uno de los pocos ejemplos urbanísticos que pervivían dentro de un modelo que podemos denominar como “barrios marítimos urbanos”. La demolición total de este patrimonio para la creación imparable y continua del paseo marítimo no será el único ejemplo de cómo se ha realizado este gran proyecto. En el tramo correspondiente a San Roque, otro barrio tradicional fue igualmente destruido.

Desde la Playa de Riazor hasta Bens, y según nos vamos alejando, se suceden los tramos del paseo ya realizados, los que están en construcción y los que todavía son un mero proyecto. Tiene lugar la convivencia de lugares de origen marítimo como O Portiño y San Roque con áreas deshabitadas de acantilados. El paseo marítimo supone la transformación de estos espacios en la actuación urbanística *de moda*, los parques de borde. Aunque esto conlleve la supresión de todo un barrio, el de San Roque de Afuera, o la inversión desproporcionada para la transformación de acantilados en carriles-bici.

Por supuesto, esta extinción de espacios tradicionales no es algo exclusivo de A Coruña: en la Barcelona olímpica la transformación del antiguo puerto comercial y las reestructuraciones urbanas supusieron la destrucción de las antiguas construcciones del área de La Barceloneta (Wolff, 1997). La desaparición de dos barrios, Matadero y San Roque de Afuera, para el fin superior del paseo, con el consentimiento de la opinión pública, fue un precio que se pagó por el nuevo escenario.

Al mismo tiempo, otros espacios próximos al paseo marítimo fueron marginados por el proyecto. Así, las deficiencias del polígono residencial de Adormideras, emplazado entre Orillamar y la Torre de Hércules, continúan sin resolverse. Por el contrario el paseo añade una nueva dificultad a los ya problemáticos accesos de esta aislada área residencial de torres de viviendas de clase media. Y la sonrojante situación de las chabolas de los Arcones de Orillamar, a los mismo pies de la línea de tranvía, también sobrevive aunque una tapia de cemento los esconda al visitante.

Las propias obras del paseo marítimo mostraron una serie de irregularidades en su construcción y en la expropiación de los terrenos. Estos trabajos no se desempeñaron adecuadamente en muchas ocasiones y acarrearón molestias (ambientales, circulatorias...) para los vecinos de las áreas circundantes. También algunos colectivos (asociaciones de vecinos y la oposición municipal) denunciaron las irregularidades cometidas en la ejecución de las obras. Por otro lado, las expropiaciones realizadas en As Lagoas resultaron, como en el caso de la conocida “finca de los Mariño” situada en el área del Matadero, muy laboriosas y sólo posibles tras la resolución de procesos judiciales.

Incluso a veces las actuaciones adquieren un carácter surrealista. Un ejemplo significativo aparece dentro de las operaciones del Paseo de Riazor. Se refiere a la obra emprendida en esta área mediante la decoración de una rotonda situada entre el final de la playa y el cercano convento de las Esclavas con una serie de columnas escultóricas y un mural. La construcción de estas columnas sufrió una paralización al darse cuenta los responsables de la misma que su ubicación no era la más adecuada y que el resultado de la obras distaba mucho de lo planificado. Ante tal situación el Ayuntamiento decidió, finalmente, trasladar el grupo escultórico al polígono residencial de Os Rosales; aunque el imaginario no se detuvo y en ese mismo lugar esta previsto la inauguración de un obelisco de cristal de 46 metros de altura para celebrar el milenio (sic).

Por otra parte, uno de los atractivos del paseo marítimo es la existencia de una línea de tranvía a lo largo del tramo comprendido entre el Castillo de San Antón y la Torre de Hércules, aproximadamente la mitad del Paseo de Orillamar. Esta línea se ha ampliado en el presente año 2000 tanto en su comienzo, ahora parte del Paseo del Parrote, como en su conclusión, en la actualidad llega hasta la ensenada del Orzán. Si el tranvía se ha recuperado en la *ciudad postmoderna* como un medio de transporte público adecuado para la sustitución del vehículo particular por su rapidez y su carácter poco contaminante, con ejemplos en ciudades europeas como las francesas Grenoble, Nantes, Estrasburgo o Saint-Etienne (Wolff, 1997); en A Coruña se ha optado por introducir una línea con un único fin turístico (y por ello estacional) a lo largo del Paseo Marítimo. Una inversión económica y un derroche de recursos para potenciar una imagen de ciudad seductora, pero que menosprecia la capacidad del tranvía como transporte urbano ecológico y rentable, tal y como demuestran diferentes estudios (Ward et al., 1996)

Se ha señalado que la concepción estética de los paseos marítimos se ha reducido en la mayoría de los casos a la repetición de un mismo esquema en casi todos los tramos sin adecuación a la diversidad física e, incluso, sin soluciones imaginativas que hubieran enriquecido la imagen pública y permitido una más eficaz interrelación entre la ciudad turística y el mar (Such y Torres, 1996). El guión se repite, más bien se multiplica, en el paseo coruñés donde se han aplicado kilómetros de similitud en las formas a través de toda la línea de costa. Pensemos, verbigracia, en la distribución de las farolas: si bien los expertos señalan que la incorporación de la iluminación en los paseos marítimos es un elemento de diseño definitivo del recinto (Fraga et al., 1991, p. 61) la proliferación de puestos de luz, más de 300 solamente en el tramo de Orillamar, parece excesivo. Todavía más si tenemos en cuenta que todas ellas están de-



coradas por esmaltes, de la artista Julia Ares, con motivos variados, marinos y relativos a la simbología e historia de la ciudad -en otros paseos marítimos españoles encontramos ilustraciones similares, por ejemplo en los catalanes de La Pineda, con motivos de la historia del municipio, y de Salou, con espacios temáticos ajardinados referidos a culturas mediterráneas (Antón, 1996, p. 13)- (sobre la utilización de la cultura en el urbanismo y el marketing urbano nos hemos ocupado en otras ocasiones, Escudero, 1999). Como es lógico, el protagonista del paseo marítimo es el que pasea, el paseante, después el mar y nunca la obra de pavimentación, iluminación y mobiliario urbano que allí se disponga; pero en A Coruña el paseo llega a verse en ocasiones más que el paisaje.

Andar y vagar a la orilla del mar siempre será un regalo para el espíritu, por el lugar, el espectáculo, el color... (Fernández-Albalat en A.A. V.V., 1993, p. 13). No obstante, el paseo marítimo crea no un espacio de paso habitual sino un lugar de visita voluntaria, con un uso limitado a momentos de ocio (Gómez et al., 1996, p. 436). Implica una importante mejora en la calidad de vida de la ciudad o núcleo donde se realiza al convertir espacios costeros en puntos de encuentro para sus ciudadanos y visitantes. Desarrolla actividades lúdicas dedicadas al esparcimiento y al ocio, y aumenta el atractivo turístico de una ciudad. Pero la cuestión es saber qué precio tienen estas ventajas y que sacrificios puede realizar una urbe para sostener un proyecto de tanta envergadura como el coruñés.

En la ciudad de A Coruña se ha creado un extenso frente marítimo, un patrimonio urbanístico de alto valor intrínseco e imagen difundida de la ciudad. El Paseo Marítimo, junto a otras actuaciones recientes como el Museo del Hombre y el Parque de la Torre de Hércules (a las cuales no nos hemos referido por limitaciones de espacio), se representan como nuevos hitos identificadores de A Coruña, como paradigmas de su imagen de marca. Una renovación urbana que la convierte en una urbe de gran atractivo turístico, principalmente mediante el nuevo diálogo establecido entre la ciudad y el mar a través de los diferentes elementos que se han ido realizando en los últimos años liderados por el paseo.

Aún reconociendo con franqueza que estos nuevos hitos urbanísticos hacen mucho más atractiva si cabe A Coruña, modestamente entendemos que otras insuficiencias y problemas socioeconómicos merecerían una atención primordial que es desviada, en parte, por estas grandes obras. El Ayuntamiento coruñés ha entendido que la prioridad de la ciudad son las operaciones urbanísticas emblemáticas y no las carencias existentes en aspectos claves de la calidad de vida del medio ambiente urbano. Prefiere la obra "*simbólica, la que muestra la pompa, el poder y el prestigio*" (Hall, 1996), y se muestra un poco más hostil a propósitos sociales más amplios.

Se abre, así, un debate entre la posible defensa del paseo marítimo como una área de esparcimiento de primera categoría, un acercamiento de la ciudad hacia su fachada marítima a través de la realización de un itinerario que se convierte en nuevo referente ineludible de la misma y en el más relevante atractivo turístico, o la crítica de este proyecto por la destrucción de espacios tradicionales y la dudosa conveniencia urbanística de la creación de una área de aprovechamiento muy limitado con costes excesivamente elevados y que ha supuesto una nueva frontera entre la ciudad y la costa.

## BIBLIOGRAFÍA

- A.A. V.V. (1989): *Concurso de ideas para la ordenación del litoral de la Ciudad Alta de A Coruña*, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, Santiago de Compostela.

- A.A. V.V. (1993): *Actuaciones urbanas en bordes marítimos*, Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, Santiago de Compostela.
- ANTÓN CLAVÉ, S. (1996): "El parque temático Port Aventura. Estrategia de producto para la reestructuración de núcleos turísticos consolidados en Cataluña" en *Estudios Turísticos*, nº 130, Madrid, p.p. 7-36.
- BARRAGÁN, J.M. (1994): *Ordenación, planificación y gestión del litoral*, Oikos-Tau, Barcelona.
- CASQUEIRO BARREIRO, F. (1996): "Arquitectura de márgenes", *Diario La Voz de Galicia*, Suplemento Cultura, A Coruña.
- ESCUADERO GÓMEZ, L.A. (1999): "El "Cuarto Poder" y la cultura: la prensa diaria de A Coruña en la difusión cultural", *Revista Semata* nº 10, Santiago de Compostela, p.p. 483-503.
- FRAGA RIVAS, S.; GARCÍA-QUIJADA ROMERO, F.J. y PORTOLÉS SANJUAN, M. (1991): "Paseo marítimo de Baiona" en *Obradoiro*, nº 18, p.p. 60-63.
- GÓMEZ LÓPEZ, A.; GONZÁLEZ PÉREZ, J.M. y VILASECO VÁZQUEZ, X.I. (1996): "El paseo marítimo de Tui (Pontevedra): desconexión urbana y ruptura histórica" en *2ª Jornadas de Geografía Urbana*, A.G.E.-Universidad de Alicante, Alicante, p.p. 431-439.
- GONZÁLEZ-CEBRÍAN TELLO, J. (1991): "Regeneración de los bordes marítimos y fluviales en la ciudad" en *Jornadas Internacionales sobre Paisajismo*, Consellería de Ordenación y Territorial, Xunta de Galicia, Santiago de Compostela, p.p. 245-269.
- HALL, P.: *Ciudades del mañana*, Ediciones del Serbal, Barcelona, 1996.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1991): "Problemas de definición dos paseos marítimos: algúns exemplos: Santa Cruz, Malpica e Cambre" en *Obradoiro*, nº 18, p.p. 64-67.
- SUCH CLIMENT, M. P. Y TORRES ALFOSEA, F. J. : "Usos turísticos y dominio público marítimo-terrestre en la provincia de Alicante" en A.A. V.V.: *II Jornadas de Geografía Urbana*, A.G.E.-Universidad de Alicante, Alicante, p. p. 485-495.
- TOBA BLANCO, E. (1999): *La ciudad y el mar: un recorrido por los paseos marítimos*, A Coruña.
- TRAPERO, J.J. (1998): *Los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio público*, Akal, Madrid.
- WARD, C. et al. (1996): *Contra el automóvil*, Virus Editorial, Bilbao.
- WOLFF, J. P. : *Ville, pouvoir, fonctions*, Universidad de Caen, 1997. (Thèse pour le diplôme d'habilitation à diriger des recherches).

Ilustración 2-. Noticia publicada en el diario "La Voz de Galicia" el 19/9/1993

**Domingo**  
4 de abril de 1993

**EL PASEO MARÍTIMO DEL AÑO 2000**

**La Coruña / 49**

## Un proyecto de casi 10.000 millones

El paseo marítimo contará con una longitud de unos 8 kilómetros y tendrá un ancho aproximado de 35 metros. Se inicia en la dársena y recorre el litoral hasta San Amaro, donde se bifurca en dos direcciones: por el polígono de Adomiderras y por la Avenida de Navarra. Bordea el cárcel y sigue por la carretera de circunvalación, continuando por As Lagoas, donde se reduce la anchura, hasta llegar al final de la Avenida de Pedro Barrié de la Maza, a la altura del nuevo hotel María Pita. Prosigue por Orzán - Riazor hasta San Roque, tramo éste que comenzará en junio. El acondicionamiento de la Torre de Hércules y su entorno tiene un planteamiento especial, con la creación de una zona de esparcimiento público de 46 hectareas, que quedará delimitada por la carretera de circunvalación y el propio paseo. En el entorno del faro habrá 3.500 metros de sendas peatonales. El vial de acceso al monumento tendrá 15 metros de ancho, se suprime la vía que lo circunda y se sustituye por una senda peatonal.

**Legend:**  
 - Vial peatonal  
 - Carril bicicleta  
 - Tranvía  
 - Sendas peatonales  
 - Vial rodado

- Debido a la escasa superficie de la playa de San Amaro se prevé su regeneración con un aporte de árboles.
- Se creará un parque natural de 79.500 m<sup>2</sup> en el que se plantarán unos 1.000 árboles, y en el entorno de la torre se acondicionarán 277.000 m<sup>2</sup> de zona ajardinada.
- La zona irá dotada de dos áreas de aparcamiento, una en las proximidades de Punta Hermiña con capacidad para 250 vehículos, y otra en la Avda. de Navarra con 125 plazas y 13 para autobuses, aparte de un espacio reservado a estacionamiento de bicicletas y motos.
- Dentro de los equipamientos se han incluido una serie de trabajos, como la instalación de varios conjuntos escultóricos en lugares estratégicos, la creación de una plaza de piedra y accesos a la cala de As Lagoas, demolición de edificaciones inadecuadas, así como la construcción de osos públicos y la recuperación de una antigua cantera en las proximidades de la torre. Al mismo tiempo se proyecta la continuación de las excavaciones arqueológicas y la creación de un museo en el interior del faro.

**Vista Frontal de la calzada**

**Trazado y pavimentación**  
 Los nuevos viales se han planteado sobre los existentes. En cuanto al firme, se utilizan dos tipos de pavimentos: uno para aceras y calzadas con tráfico y otro para los carriles de bicicletas. Además, se proyectan sendas peatonales de 2 metros de ancho.

**Alumbrado**  
 Se han definido tres tipos de alumbrado: el primero, de acceso a la torre, con farolas de función nodular de 6 metros de altura cada 40 metros; el segundo, en la zona de San Amaro, vial Adomiderras-Avda. de Navarra, consiste en unos postes de aluminio de 3 metros de altura; y, por último, el tercer tipo se basa en la instalación de unas luminarias de balizamiento cada 40 metros en las vías peatonales.

Ilustración 3-. Paseo Marítimo de Orillamar



Ilustración 4-. Paseo Marítimo del Parrote



Ilustración 2-. Noticia publicada en el diario "La Voz de Galicia" el 19/9/1993

**El Paseo Marítimo DEL AÑO 2000** La Coruña / 49

**Un proyecto de casi 10.000 millones**

El paseo marítimo contará con una longitud de unos 8 kilómetros y tendrá un ancho aproximado de 35 metros. Se inicia en la dársena y recorre el litoral hasta San Amaro, donde se bifurca en dos direcciones: por el polígono de Adomideras y por la Avenida de Navarra. Bordea el cárcel y sigue por la carretera de circunvalación, continuando por As Lagoas, donde se reduce la anchura, hasta llegar al final de la Avenida de Pedro Barrié de la Maza, a la altura del nuevo hotel María Pita. Prosigue por Orzán - Riazor hasta San Roque, tramo éste que comenzará en junio. El acondicionamiento de la Torre de Hércules y su entorno tiene un planteamiento especial, con la creación de una zona de esparcimiento público de 46 hectáreas, que quedará delimitada por la carretera de circunvalación y el propio paseo. En el entorno del faro habrá 3.500 metros de sendas peatonales. El vial de acceso al monumento tendrá 15 metros de ancho, se suprime la vía que lo circunda y se sustituye por una senda peatonal.

**Legend:**  
 - Vial peatonal  
 - Carril bicicleta  
 - Tranvía  
 - Sendas peatonales  
 - Vial rodado

**1** Debido a la escasa superficie de la playa de San Amaro se prevé su regeneración con un aporte de arenas.

**2** Se creará un parque natural de 79.500 m<sup>2</sup> en el que se plantarán unos 1.000 árboles, y en el entorno de la torre se acondicionarán 277.000 m<sup>2</sup> de zona ajardinada.

**3** La zona irá dotada de dos áreas de aparcamiento, una en las proximidades de Punta Herminia con capacidad para 250 vehículos, y otra en la Avda. de Navarra con 125 plazas y 13 para autobuses, aparte de un espacio reservado a estacionamiento de bicicletas y motos.

**4** Dentro de los equipamientos se han incluido una serie de trabajos, como la instalación de varios conjuntos escultóricos en lugares estratégicos, la creación de una plaza de piedra y accesos a la cala de As Lagoas, demolición de edificaciones inadecuadas, así como la construcción de zonas públicas y la recuperación de una antigua cantina en las proximidades de la torre. Al mismo tiempo se proyecta la continuación de las excavaciones arqueológicas y la creación de un museo en el interior del faro.

**Vista Frontal de la calzada**

Los nuevos vienes se han planteado sobre los existentes. En cuanto al firme, se utilizan dos tipos de pavimentos: uno para aceras y calzadas con tráfico y otro para los carriles de bicicletas. Además, se proyectan sendas peatonales de 2 metros de ancho.

**Alumbrado**  
 Se han definido tres tipos de alumbrado: el primero, de acceso a la torre, con farolas de función nodular de 6 metros de altura cada 40 metros; el segundo, en la zona de San Amaro, vial Adomideras-Avda. de Navarra, consiste en unos postes de aluminio de 3 metros de altura; y, por último, el tercer tipo se basa en la instalación de una luminaria de balizamiento cada 40 metros en las vías peatonales.

Ilustración 3-. Paseo Marítimo de Orillamar



Ilustración 4-. Paseo Marítimo del Parrote

