Diligencia: Se extiende para hacer constar que el documento del EDD 10/01 ..... se presenta con fecha 28/9/01 para su aprobación inicial
El funcionario encargado,

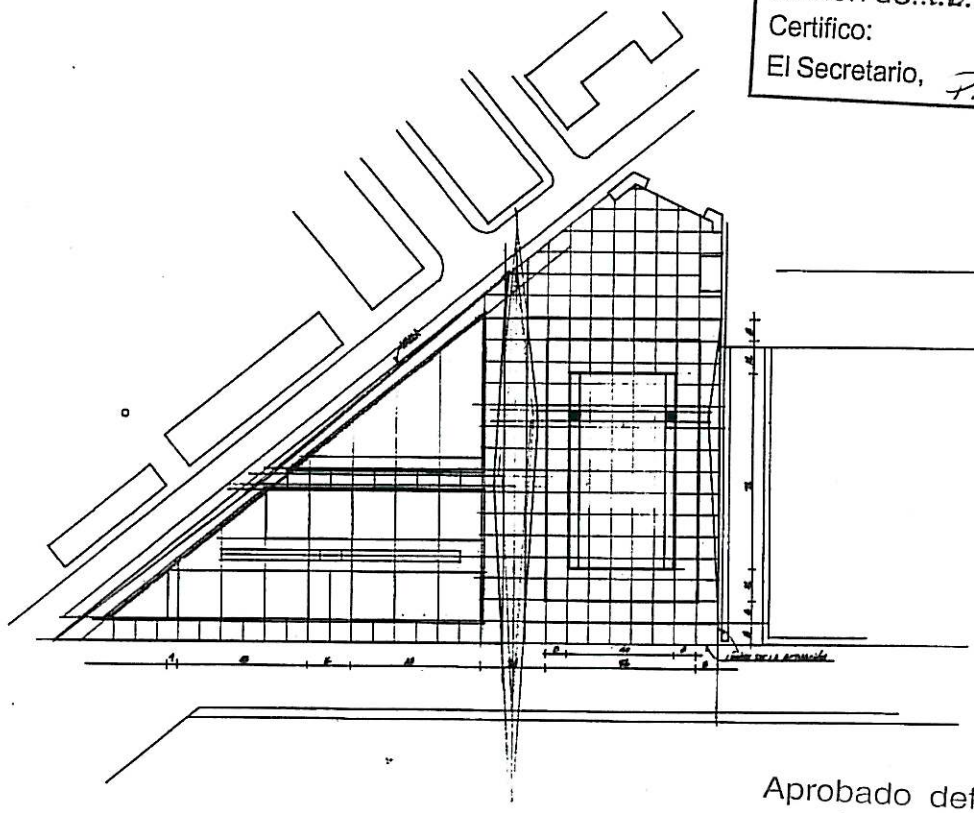
ESTUDIO DE DETALLE

9596

DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE A CORUÑA

AREA 2, DÁRSENA DE LA MARINA-MUELLE DE TRASATLÁNTICOS

Aprobado inicialmente por la Comisión de Gobierno en sesión de 26 Octubre 2001
Certifico:
El Secretario, P.D.



Aprobado definitivamente por el Pleno Municipal, en sesión de 18 FEB 2002
Certifico:
El Secretario, P.D.

CÉSAR PORTELA
BOFILL ARQUITECTURA S.L.
ARQUITECTOS

SOCIEDAD DE FOMENTO Y DESARROLLO TURÍSTICO S.A.
PROMOTOR

MEMORIA

1 introducción

1.1 encargo

1.2 objetivos del Estudio de Detalle

1.3 formulación y tramitación

1.4 contenido

2 antecedentes

2.1 firma protocolo Xunta de Galicia-Autoridad Portuaria-Ayuntamiento de la Coruña. Firma de convenio.

2.2 pliego de bases del concurso

2.3 adjudicación

2.4 estudio de detalle

3 ámbito del estudio de detalle

4 memoria justificativa de la propuesta

4.1 introducción

4.2 la solución

4.3 el programa

4.4 el lugar

4.5 principios básicos

4.6 objetivos

4.7 aspectos urbanísticos

4.8 relación con la ciudad y el puerto

4.9 estructura interna

5 características y parámetros urbanísticos

5.1 condiciones de uso

5.2 condiciones de parcelación y alineaciones

5.3 condiciones de edificación

5.4 condiciones de estacionamiento

5.5 condiciones estéticas

6 cumplimiento de la legislación vigente

7 conclusión

8 relación de planos

1 INTRODUCCIÓN

1.1 ENCARGO

El presente Estudio de Detalle se redacta con motivo del Concurso Público para la realización de Proyecto, Construcción y Concesión para su explotación de un complejo destinado a Sala de Exposiciones, Palacio de Congresos, Estación Marítima, Cultural, Restauración, Ocio y Comercial, así como Aparcamiento Subterráneo en la explanada del muelle de trasatlánticos en el Puerto de La Coruña.

1.2 OBJETIVOS DEL ESTUDIO DE DETALLE

El Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de A Coruña, aprobado definitivamente en fecha 24 de febrero de 2000 (DOG 13 de marzo de 2000), establece en su Artículo 8, la posibilidad de redactar Estudios de Detalle con dos finalidades específicas: Para áreas que el Plan Especial no ordene en detalle y remita expresamente a una concreción diferida, o en sustitución de la ordenación propuesta en el Plan Especial, cuando expresamente éste así lo autorice.

En todo caso, los Estudios de Detalle tendrán como objetivos el establecimiento definitivo de las alineaciones y usos pormenorizados, condiciones de parcelación, así como el trazado y complemento de la red Viaria del Plan Especial y cumplirán en cualquier caso, las determinaciones sobre usos y condiciones urbanísticas previstos para el área que desarrollen.

El Estudio de Detalle garantizará la perfecta integración volumétrica y paisajística de las edificaciones propuestas, así como de su calidad arquitectónica, conteniendo la documentación precisa en forma de plantas, secciones, volumetrías, fotomontajes, etc. que permitan juzgar en el ámbito definido por las nuevas edificaciones y su entorno general, la integración, armonía y calidad visual de la propuesta en el conjunto.

Por lo tanto se entiende que el objetivo básico del presente Estudio de Detalle es garantizar el encaje e integración paisajística y volumétrica de la propuesta arquitectónica en su entorno.

1.3 FORMULACIÓN Y TRAMITACIÓN

Se estará a lo dispuesto en los correspondientes artículos de la Ley del Suelo de Galicia.

1.4 CONTENIDO

El presente Estudio de Detalle, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 30 de la Ley 1/97 del Suelo de Galicia y el art 66 del Reglamento de Planeamiento, consta de Memoria Informativa y Justificativa y Planos de Información y Ordenación. Todos estos documentos se presentan encarpetados en un solo volumen en formato DIN A4.

2 ANTECEDENTES

2.1a) FIRMA DE PROTOCOLO XUNTA DE GALICIA- AUTORIDAD PORTUARIA- AYUNTAMIENTO DE A CORUÑA

En diciembre de 2000, se firma un Protocolo de Intenciones entre la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de A Coruña y la Autoridad Portuaria de A Coruña, en el que se reconocen 1º, la existencia de la Dársena de la Marina y el Muelle de Trasatlánticos como espacios privilegiados que definen la imagen de A Coruña, y la explanada triangular contigua al muelle constituye una excelente oportunidad para realizar una actuación que beneficie al Puerto y a la Ciudad; 2º, que la Autoridad Portuaria tiene la finalidad entre otras de la gestión, administración y desarrollo de las actividades que en su ámbito se lleven a cabo; 3º, que en el Plan Especial del puerto están previstos los usos contemplados en el objeto del pliego y tiene edificabilidad suficiente para albergar edificaciones de esa entidad; 4º, que los usos previstos serían compatibles con un Palacio de Congresos, y la construcción de éste sería fruto de las relaciones puerto-ciudad, y fruto de las relaciones y colaboración de las diferentes instituciones; y 5º, que se justifica adecuadamente la necesidad de construcción de ese palacio de congresos.

Dentro del protocolo se establecen las siguientes clausulas:

a) Se desarrollará un proyecto que incluya un mínimo de 9.000 m2 destinados a Palacio de Congresos, además de un edificio de atención a los pasajeros con una superficie mínima de 300 m2, así como 1.200 m2 para Sala de Exposiciones.

b) Parte de la inversión total se cofinanciará por las instituciones implicadas en la cantidad de 2.500 millones de pesetas, con el siguiente reparto: Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda da Xunta de Galicia hasta 1.800 millones de pesetas, El Excmo Ayuntamiento de La Coruña hasta 500 millones de pesetas y la Autoridad Portuaria de A Coruña hasta 200 millones de pesetas para la realización de un proyecto integral del área del muelle de trasatlánticos próxima a 5.600 millones.

c) Se remitirá por parte de la Autoridad Portuaria el correspondiente expediente de Concurso de proyecto, obra y explotación de las instalaciones construidas con el objeto de otorgar la pertinente concesión administrativa al licitador adjudicatario, por estar en dominio público portuario.

d) Las aportaciones mencionadas en el apartado a) se harán efectivas según indique el concurso y mediante firma de convenios.

e) Se firmarán tantos convenios para el desarrollo del protocolo como sean necesarios.

2.1b) FIRMA DEL CONVENIO XUNTA DE GALICIA- AUTORIDAD PORTUARIA- AYUNTAMIENTO DE A CORUÑA

Con fecha 7 de Maio de 2001 las instituciones implicadas firman un convenio en el que se concretan las cláusulas establecidas en el protocolo anterior en cuanto a superficies mínimas para cada uno de los usos, además de establecer los compromisos de las tres instituciones implicadas, creación de una comisión de seguimiento para resolución de controversias que puedan resultar de la ejecución del convenio, y establece los criterios de interpretación e incumplimientos del convenio, así como la vigencia del mismo.

2.2 PLIEGO DE BASES DEL CONCURSO

En diciembre de 2000, el Puerto de A Coruña redacta EL PLIEGO DE BASES PARA CONCURSO PÚBLICO PARA LA REALIZACIÓN DE PROYECTO, CONSTRUCCIÓN Y CONCESIÓN PARA SU EXPLOTACIÓN DE UN COMPLEJO DESTINADO A SALA DE EXPOSICIONES, PALACIO DE CONGRESOS, ESTACIÓN MARÍTIMA, CULTURAL, RESTAURACIÓN, OCIO Y COMERCIAL, ASÍ COMO APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA EXPLANADA DEL MUELLE DE TRASATLÁNTICOS EN EL PUERTO DE LA CORUÑA.

2.3 ADJUDICACIÓN

Una vez llevados a cabo los trámites técnicos y administrativos del pliego, es adjudicado el concurso a la empresa SOCIEDAD DE FOMENTO Y DESARROLLO TURÍSTICO S.A. que presenta solución arquitectónica diseñada por los arquitectos César Portela y Bofill Arquitectura S.L.

2.4 ESTUDIO DE DETALLE

Resultado de la adjudicación, y siguiendo las prescripciones del Pliego, se materializa la redacción del presente Estudio de Detalle para la ordenación de volúmenes y establecimiento de alineaciones y rasantes de las edificaciones resultantes de la propuesta arquitectónica.

3. AMBITO DEL ESTUDIO DE DETALLE

El Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de A Coruña, (en adelante P.E.), establece distintas áreas con Normas Particulares, particulares para cada una de ellas y que las hace diferenciarse unas de otras.
A pesar de que el P.E. aconseja la realización de un estudio único y global para el conjunto de la zona, que articule las distintas actuaciones previstas, en esta área, hemos optado por abordar solamente la zona A, ya que no existe ligazón con las otras, ni existe programa para su desarrollo. Además el P.E., lo permite en su art 47.6 Condiciones de desarrollo: ... El área (2) se desarrollará mediante un estudio de detalle, para cuya redacción se convocará un concurso en las condiciones establecidas en esta ficha, que podrá referirse a toda o a un área.
El área objeto de este Estudio de Detalle, corresponde a la llamada Area 2: Dársena de la Marina-Muelle de Trasatlánticos, y dentro de ésta a la denominada A, pudiéndose hacer esta segregación por establecer parámetros para ésta (A) diferentes de las otras (B, C1, C2, C3).
La zona A ámbito de éste Estudio de Detalle coincide con la señalada en el Pliego de Bases del concurso para la ubicación del complejo. Ocupa una superficie de 24.871 m2.
El ámbito del Area viene grafiado en el P.E. en un plano a Escala 1:4000, y en el pliego de Bases en un plano a escala 1:7000 y entendemos que a esas escalas no se pretende otra cosa que trazar aproximadamente sus límites.
El ámbito del Estudio de Detalle está grafiado en los planos 002 y 101.

Se redactará un Estudio de Detalle con idénticos objetivos que los de éste para el desarrollo de las otras zonas del Area 2.

Dentro de la delimitación del ámbito de este E.D. se encuentran unas edificaciones a conservar como son la verja, cierre y edificios-puertas del acceso norte al puerto, y otro a demoler y que es la antigua estación marítima.

4 MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN

4.1 INTRODUCCIÓN

Una cosa es la Ciudad y otra el Puerto, aunque ambos se necesitan, se complementan y se explican mutuamente, hasta el punto de poder afirmar que no es imaginable, que no es posible, la una sin el otro y viceversa.

La ciudad antigua de A Coruña: a Cidade Vella, nace en las proximidades del borde litoral, al socaire de una lengua de tierra, que la protege de los fuertes temporales de viento y de lluvia, al tiempo que crea una rada que posibilita el abrigo y el fondeo de barcos, generando un puerto natural que, con el tiempo, dio paso a la construcción de un puerto artificial: El Puerto.

La Ciudad en cada época, tiene su orden y sus límites. También el Puerto. Con el devenir del tiempo ese orden se muta y los límites se reajustan, cambian, para acomodarse a las necesidades que los nuevos tiempos demandan. Y todo ello hasta llegar a establecer unos nuevos límites, aparentemente definitivos, que incluso llegan a materializarse, como es el caso, con la presencia de una cerca, la Verja del Puerto y sus Puertas, como en este caso, que limita y define sin paliativos, el ámbito de éste y el de la ciudad.
Pero la Ciudad y el Puerto son entes vivos y dinámicos. Y en ese necesario crecimiento y reajuste que todo ente vital demanda, el puerto avanza inexorablemente hacia el mar buscando la ampliación de sus muelles y un mayor calado para sus barcos, y la ciudad, el ampliar su espacio para dar cabida a nuevas necesidades.

En este permanente reajuste de funciones, y también de límites, que obliga a remodelar los anteriores, se rellenan y se ganan nuevos espacios al mar, necesarios para el puerto, a la par que otros se vacían de sus funciones anteriores y ofrecen nuevas alternativas de uso para la ciudad. Con ello se produce un inexorable desplazamiento, un corrimiento de espacios y de funciones, de la tierra hacia el mar, del que pueden beneficiarse mutuamente El

Puerto y La Ciudad. Tal es el caso de este área portuaria, límite con la ciudad que nos ocupa.

Toda ciudad, también A Coruña, está constituida por: el *caserío*, los *monumentos* y los *espacios públicos*.

El *caserío* se extiende de forma masiva, y se agrupa formando conjuntos que definen calles, plazas,..., barrios.

Los monumentos son construcciones singulares, que suelen localizarse en puntos estratégicos y emblemáticos de la ciudad, que resaltan por su individualidad y su monumentalidad, y congregan en su entorno a los ciudadanos.
Estos "monumentos", edificios singulares por su función, su configuración y su localización, son factores determinantes en la estructura de la ciudad, ordenándola y enriqueciéndola con su presencia, orientando a los viandantes en sus periplos urbanos, y generando en su entorno una impronta, un halo mágico y mítico, paradigma de una cultura y una época.
Y si bien el *caserío* se rige por "la norma", y debe someterse a "la ordenanza", que regula y ordena su implantación, el *monumento*, por el contrario, debe desvincularse de ellas, buscando su peculiar significado, el llamar la atención con su "anormal" presencia, hasta constituirse, por su singularidad, en una referencia, en un hito, en un símbolo.

El Auditórium-Palacio de Congresos y Exposiciones de A Coruña está llamado a ser un monumento por su función, por su significado, por... su localización. También deberá serlo por su volumen, por su forma, por cómo sea capaz de singularizarse, de alcanzar y justificar su "anormalidad". A él pues, le corresponde crearse "su propia norma" y hacerse "su propio sitio" en la ciudad.

Todo monumento, sin necesidad de salirse de su sitio, está obligado a incidir en su entorno, a crear su propio territorio, su hinterland. Al igual que toda Ópera tiene su plaza de la Ópera, y todo Palacio sus jardines de Palacio,.... el Auditórium-Palacio de Congresos y Exposiciones de A Coruña tiene que

ubicarse en "su sitio", crearse "su entorno", construirse su propia y singular monumentalidad, rodearse de plazas, de vacíos a su alrededor, que le confieran ese halo mágico que envuelve a todo lo singular y que, a la postre, acaba formando parte indisoluble de él. También tiene que conquistar su territorio; asomarse al exterior, ganar la orilla, en tanto que genera, a su socaire, ese otro factor imprescindible para la ciudad, quizás el más importante, el más emblemático, el más social: el espacio público, el espacio de todos.
Y con ello construir su propio orden, que no debe ser el de la Ciudad ni tampoco el del Puerto, pero sí uno capaz, de servir de nexo entre ambos, complementarlos y enriquecerlos con su presencia.

4.2 LA SOLUCIÓN

La presente solución es el resultado de confrontar dialécticamente un *programa* y un *lugar*, con la peculiar manera de entender la Arquitectura de sus autores. Y todo ello respetando unos PRINCIPIOS que, se consideran BÁSICOS, en aras a alcanzar unos OBJETIVOS que se suponen irrenunciables.

4.3 EL PROGRAMA

El facilitado por la Autoridad Portuaria de A Coruña, que figura en el Pliego de Condiciones del Concurso, el cual se ha respetado escrupulosamente en todos sus aspectos: tanto en lo que se refiere a contenidos como a magnitudes.

4.4 EL LUGAR

Un área histórica del Puerto, en su encuentro con la Ciudad, de planta triangular, delimitada por el Nuevo Muelle de Trasatlánticos, el Muelle de la Dársena Deportiva y la Verja que separa el Puerto de la Ciudad, situada frente a edificios tan emblemáticos como son: El Quiosco Alfonso, el Hotel Atlántico, las Sedes de la Diputación Provincial, Correos y la Autoridad Portuaria. También se asoman al área, y son referencia obligada: el edificio del Real Club Náutico, la casa de los Prácticos, las Puertas y verja del Puerto y el más emblemático conjunto urbano de la Ciudad: El Paseo de la Marina.

4.5 PRINCIPIOS BÁSICOS

a) Respetar y Conservar escrupulosamente los auténticos valores existentes en el Área, históricos, geográficos, arquitectónicos, urbanísticos, estéticos, paisajistas y ambientales.

b) Recuperar, restaurando o rehabilitando valores también de todo tipo, sobre todo paisajísticos pero también arquitectónicos existentes en otra época y hoy dañados o perdidos.

c) Introducir nuevos valores, sobre todo estéticos, arquitectónicos, botánicos, medioambientales y sociales, como consecuencia de las nuevas edificaciones que los nuevos usos demandan. Y todo ello compatibilizándolo con los valores existentes y los recuperados y mencionados en los apartados anteriores.

4.6 OBJETIVOS

A) Dar escrupulosa respuesta espacial al amplio y complejo programa de necesidades que las Bases del Concurso contemplaba, y la Ciudad de A Coruña demanda, para culminar un proceso que en los últimos años ha convertido esta ciudad en la mejor dotada de Galicia, en cuanto a equipamientos de carácter científico, cultural y lúdico se refiere.

B) Construir unos edificios de carácter monumental que sean un símbolo de la Ciudad Contemporánea, un hito de Modernidad, en las inmediaciones del Paseo de la Marina, y de la Cidade Vella, y al Borde de la Ría, capaz de enriquecer, con su presencia, el tejido urbano, y revitalizar la estructura social de la Ciudad.

C) Aprovechar la oportunidad para, sin detrimento de la funcionalidad y el confort de los espacios cerrados, públicos o privados, crear otra serie de espacios abiertos y públicos, conectados con los

anteriores, que se sumen y enriquezcan la red de espacios urbanos ya existentes.

D) Contribuir a enriquecer esa imagen asombrosa que desde el Parrote, el Paseo de la Marina y los Cantones constituye el peculiar Frente Marítimo de la Ciudad y que sin duda inspiró al coruñés y gran escritor Wenceslao Fernández Flórez en su antológica descripción de la ciudad: "*La Coruña semeja a un gran barco...*"

4.7 ASPECTOS URBANÍSTICOS

La solución adoptada plantea reforzar el carácter de transición entre la Ciudad y la Ría, entre el Borde Marítimo y el Puerto, al tiempo que hace notar su presencia desde la ciudad y desde el mar. Opta por agrupar el programa en dos edificios diferentes, por las funciones que albergan, por su volumen y por su forma, pero semejantes en lo que al lenguaje constructivo se refiere y complementarios en cuanto a la estructuración de los espacios públicos que entre ellos se generan, y a la configuración de una única imagen.

4.8 RELACIÓN CON LA CIUDAD Y EL PUERTO

Los dos edificios y su disposición en la parcela, así como el mantenimiento de la Verja y las Puertas existentes, preserva la memoria histórica del lugar, permite una positiva relación del conjunto proyectado con la Ciudad y con el Puerto, y enlaza, en solución de continuidad, lo contemporáneo y la tradición, al tiempo que conecta y sutura, a su través, la trama urbana y la trama portuaria.

4.9 ESTRUCTURA INTERNA

La disposición de los dos edificios dentro de la parcela, crea entre ellos, y entre ellos y los límites de la misma, una serie de espacios abiertos de diferente forma y tamaño, todos ellos de carácter público que, junto a los cubiertos o cerrados, ofrecen una gran diversidad de recintos, estancias y secuencias

espaciales, en los que cada ciudadano, según las horas del día, los días del año, las variables condiciones climáticas, o sus preferencias ambientales, puede, en cada momento, encontrar "su sitio".

5. CARACTERÍSTICAS Y PARÁMETROS URBANÍSTICOS

5.1 CONDICIONES DE USO

Dentro de las determinadas en el Plan Especial, se permiten para el ámbito del Estudio de Detalle los siguientes usos:

Uso Global: equipamiento, complementario terciario y pasajeros y deportivo.

Usos Pormenorizados:

Terciario Comercial: todos los previstos en el plan Especial, (recreativo: salas de reunión, cafés concierto, pubs, discotecas, casinos, bingo, salas de fiesta y baile y asimilados; espectáculo: cines, teatros y asimilados; establecimientos para consumo de bebidas y comidas: restaurantes, bares y asimilados; y otros: parques infantiles, acuarios, etc.)

Terciario Comercial: actividades relacionadas con el comercio turístico, de efectos navales, franquicias y asimilados.

Viario: En la categoría de Red Viaria Principal, porque asegura la comunicación del interior del recinto portuario con el exterior. En la categoría de Red Viaria Secundaria, porque existen otros viales para la entrada y salida del estacionamiento. Estacionamiento de vehículos ligeros bajo rasante y ligeros y de transporte de pasajeros eventualmente en superficie.

Equipamiento: Cultural: Palacios de Congresos, Teatro, Conciertos, etc, y Salas de exposiciones; social: estación marítima, etc, deportivo, administrativo, educativo.

5.2 CONDICIONES DE PARCELACIÓN Y ALINEACIONES

Parcelas:

Se establecen tres parcelas dentro del ámbito de actuación. Una de ellas de forma de triángulo rectángulo y cuyos cateto mayor (paralelo al muelle de trasatlánticos) coincide con el límite del ámbito y mide 151 metros, su hipotenusa (paralela a la avda. de Alférez Provisional) mide 198 metros y está a 2.90 metros del límite del ámbito, y el cateto menor (perpendicular al muelle) mide 128 metros. Ocupa una superficie de 9.685 m2. Se considera un todo imparcelable, y por lo tanto susceptible de una única concesión.

La otra, de forma rectangular y cuyos lados menores son paralelos al muelle de trasatlánticos, uno de ellos coincide con la línea del ámbito y el otro está a 112 metros. Los lados mayores del rectángulo, son perpendiculares al muelle de trasatlánticos, uno coincide con el límite del ámbito y el otro está a 68 metros. Ocupa una superficie de 7.616 m2. Se considera un todo imparcelable, y por lo tanto susceptible de una única concesión.

La tercera parcela es la que forman las dos Casetas-Puerta y la Casa de los Prácticos.

La situación y dimensión de las parcelas está grafiada en plano nº 101.

Las líneas de parcela no podrán ser sobrepasadas con edificación, excepto con los vuelos de la cubierta.

Alineaciones:

Son las líneas con las que coincidirán las fachadas detrás de las cuales se ejecutará la edificación en altura.

Aparecen definidas gráficamente en el Plano nº 102.

No podrán ser ultrapasadas con la edificación en altura excepto con los vuelos de la cubierta.

Zócalos:

Los volúmenes edificatorios se construirán sobre zócalos pétreos, que no necesariamente tendrán que estar dentro de las alineaciones.

Rasantes:

Los volúmenes que forman los zócalos se construirán sobre la rasante actual de la explanada, tomando como cota 0.00 la media actual. Los zócalos tendrán como altura máxima 1.20 metros.

Las edificaciones construidas sobre los zócalos tendrán una altura máxima, medida desde el zócalo hasta la parte más alta de la cubierta de 21 metros, (22.20 metros sobre la 0.00).

5.3 CONDICIONES DE EDIFICACIÓN

Edificabilidad:

Se establece como edificabilidad máxima para el Area A de 22.000 m2 según prescripciones del P. E. De esta edificabilidad 10.700 m2 serán consumidos por el edificio rectangular donde se aloja el Palacio de Congresos y la Sala de Exposiciones. El otro edificio consumirá los 11.300 m2 restantes.

Para el cómputo de la edificabilidad se tendrá en cuenta lo señalado en el P.G.O.U y en el P.E.

Altura máxima:

Se establece en 22.20 metros la altura máxima para cualquiera de los volúmenes edificatorios y será medida desde la rasante actual de la explanada hasta el punto más alto de las cubiertas de los edificios.

Esa altura podrá ser ultrapasada por elementos puntuales de la edificación, como chimeneas o antenas.

La superficie de la cubierta no podrá servir de soporte para ubicación de maquinas frigoríficas, enfriadoras, equipos de climatización, luminosos, casetones de ascensores, etc, ni ningún elemento que varíe la geometría de la misma.

Volumen:

El volumen máximo edificable es el grafiado en el plano nº 103, alojando en su interior y en el espacio bajorasante la edificabilidad correspondiente a cada uno de ellos.

Area de movimiento:

Haciendo uso de lo previsto en este epígrafe del P.E. se ha ampliado el área de movimiento incorporando la esquina inferior izquierda del ámbito, hasta encontrarse la línea paralela a la Avda. del Alférez Provisional con la paralela al muelle de trasatlánticos.

Esto es debido a que el edificio que ocupará la volumetría propuesta en esta zona, con forma triangular en planta, tiene como principal atractivo formal las tres esquinas que anuncian la intervención, desde el muelle de trasatlánticos,

desde la ciudad histórica y desde el ensanche, no debiendo achaflanar ninguna de ellas para no restarle singularidad.

5.4 CONDICIONES DEL ESTACIONAMIENTO

Se prevé el uso de aparcamiento bajo la cota del zócalo o de la rasante natural de la explanada, siempre dentro de los límites del ámbito.
Se garantizará un estándar de estacionamiento mínimo de 1 plaza por cada 50 m de superficie edificada abierta al público.

No se permitirá el aparcamiento en superficie, sino sólo el tráfico rodado ocasional o el estrictamente necesario para la entrada o salida del aparcamiento subterráneo.

5.5 CONDICIONES ESTÉTICAS

ASPECTOS ARQUITECTÓNICOS
La arquitectura será una arquitectura emblemática, monumental, fiel expresión de sus contenidos, diferenciada de la urbana y de la portuaria próximas, y, precisamente por ello, capaz de llevarse bien con ambas y también con los barcos varados a su vera.
Una arquitectura arraigada en su sitio, respetuosa con una cultura y con un lugar, pero sin llegar a ser servil con ellos. Una arquitectura atenta a la modernidad, útil y bella a un tiempo, y por ello capaz de revitalizar su entorno y de significarse ante la Ciudad y el Mar, iluminando y enriqueciendo a ambos con su presencia.
Y ¿Cómo formalizar esta Arquitectura? La solución apuesta por una arquitectura abierta, transparente, pero que garantiza zonas de intimidad en espacios cerrados por fachadas opacas. El resultado son la aparición de grandes prismas o cajas construidas con fábricas estucadas, y otras de vidrio, que se maclan y que se muestran a la vista, unas detrás de otras, en ambos edificios, enfrentados entre sí. Y ambos cubiertos por sendas láminas metálicas que, por su forma y por su ligereza, les confieren un carácter peculiar, más etéreo que el que caracteriza a los edificios y a los barcos. Al tiempo y bajo

estas grandes alas se generan espacios abrigados, confortables y misteriosos, por los que transitan y se cobijan las personas, y desde los cuales se ofrecen ricas y variadas perspectivas urbanas y marítimas.

EL ESPACIO

Serenidad y atemporalidad espacial, producida por la claridad en la ubicación de los volúmenes y funciones en planta, matizada por el movimiento diagonal, provocado por la disposición escalonada de los usos y volúmenes en sección.

Carácter secuencial de los espacios, consiguiendo un adecuado desdoblamiento y concatenación de los mismos y de las funciones que acogen, produciendo un movimiento y progresivo desplazamiento ascensional del usuario, al atravesar distintos niveles, acompañado de un profundo sentido perceptivo del lugar y su *genius loci*, recogiendo en gran medida los valores ambientales, paisajísticos y estéticos del lugar, que quedan sabiamente recogidos y acentuados en cada uno de los espacios, plataformas, y niveles intermedios, tanto interiores como exteriores.

Riqueza y variedad morfológica, funcional, y simbólica, de los espacios generados (porche, plaza cubierta, balcón-mirador y espacio interior o foyer principal), muy afines al tratamiento del espacio urbano en Galicia y su sentido barroco, logrado mediante la creación de diferentes niveles, de variadas perspectivas visuales, compresiones y dilataciones del espacio, hasta lograr una escala óptima de máximos efectos.

Concatenación espacial, control y recogimiento de espacios exteriores, semiexteriores e interiores de carácter público, semipúblico, privado o semiprivado, provocando una gran riqueza de espacios intermedios, de transición, muy propios del paisaje y de la arquitectura gallegos.

EL LENGUAJE FORMAL

Se basa en geometrías maestras y esenciales, pero también sutiles, que darán lugar a espacios concatenados, secuenciales, ligados por un preciso código de opciones y de sorpresas. Espacios de escueta y radical volumetría, dotados de fuerte expresividad, que facilitan una clara identificación de cada uno de los

usos contenidos, que buscan siempre el contacto directo y natural entre la institución y la función que albergan y el hombre que la disfruta. Lugares serenos en los que la LUZ aporta el componente simbólico, iluminándolos de día y encendiéndolos por la noche.

Arquitectura potente, alejada de modas pasajeras, pensada para la permanencia, para un uso racional del espacio y capaz de reflejar noblemente el paso del tiempo. Arquitectura que no renuncia al espectáculo, que lo busca, pero no un espectáculo fácil, gratuito, sino aquel que ofrece la proporción de los espacios, el acierto combinatorio y el entendimiento mutuo entre lenguaje formal y lenguaje constructivo, y de ambos con la función que satisfacen.

EL LENGUAJE CONSTRUCTIVO

La industria de la construcción naval de Galicia ha alcanzado, a lo largo de este siglo, un desarrollo y un nivel de calidad que ha sido aprovechado por el sector de la construcción edificatoria.

Por ello se pensó para las estructuras, fachadas, cubiertas, carpinterías exteriores,... en *el hierro*, en *el acero*,...

Galicia, como nos recuerda Otero Pedrayo, es mitad granítica y mitad pizarrosa. Desde la Edad de Piedra hasta nuestros días la relación entre los gallegos y la piedra se ha ido estrechando, haciéndose íntima, imprescindible, inevitable. Hasta el punto que es inimaginable, en nuestra cultura, el plantearse cualquier tipo de construcción que aspire a un mínimo de dignidad, que no sea de piedra. Y a ello ha contribuido tanto la existencia de abundante y diversa materia prima como al constante desarrollo y evolución técnica de la industria gallega de la piedra, que se ha situado a la cabeza mundial del sector. Por ello se ha elegido como material básico, para construir los muros, los zócalos, los enlosados de plazas,..., el *granito* de diversos tipos y acabados, y la *pizarra*, también de diversos tipos, para solados y aplacados interiores.

También la *madera*, el *vidrio*, el *estuco*,....

El *mobiliario* será diseñado ex profeso y fabricado por la potente industria gallega del mueble. Los *telones, cortinas, alfombras*,... serán de *lana* o de *lino* diseñados especialmente por los artífices más significativos de la moda gallega.

El Auditorio-Palacio de Congresos de A Coruña y la Edificación Anexa deben de ser construido con los más genuinos materiales del país, tratando de sacarle a éstos el máximo partido y buscando nuevas perspectivas de tratamiento a cada uno de ellos.

6 CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

La legislación urbanística vigente en estos instantes con respecto al ámbito del presente Estudio de Detalle, se distribuye en tres niveles básicos:

- Planeamiento Municipal, que a su vez se divide en dos niveles diferentes: un primer nivel inmediato superior de planeamiento de desarrollo que corresponde al PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE A CORUÑA (febrero de 2000) y el nivel superior de planeamiento general que corresponde al PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE A CORUÑA (1998)

- Legislación urbanística general, como es el caso de la Ley 1/1997 del Suelo de Galicia, Regulamento de Disciplina Urbanística (decreto 28/1999 de 21 de enero), Ley 10/1995 de Ordenación del Territorio de Galicia de 23 de Noviembre, Ley 7/1995 de Delegación y Distribución de competencias en Materia de Urbanismo de 29 de junio.

- Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 62/1997.

7 CONCLUSIÓN

Con la propuesta presentada en este Estudio de Detalle, conseguimos:

- Articular, integrar y servir de charnela entre la ciudad, el puerto deportivo, el muelle de cruceros y el paseo marítimo, garantizando la permeabilidad hacia el borde del mar, mediante espacios de uso público.
- Resolver adecuadamente la permeabilidad entre la explanada y el área urbana contigua sin crear ningún tipo de efecto barrera.
- Concentrar el volumen de edificación en los puntos más alejados de la dársena de la Marina, liberando su borde.
- Subrayar el carácter marítimo de la zona, garantizando su acceso al borde del agua, proporcionando vistas sobre el puerto y la bahía. Las edificaciones no suponen una barrera que oculte las zonas más bellas de la ciudad, y en particular, la visual de la Marina. Muy al contrario, la disposición, diseño y aspecto de la intervención potencian esa visual.
- Crear un espacio de animación con libre acceso de público, con un diseño espacial y formal atractivo.
- Se prevé como posible localización del trazado del tranvía un espacio de 5.60 metros de ancho entre el volumen triangular y la verja de cierre de la zona portuaria.