

Como punto de partida para el proyecto del Edificio de Juzgados y su implantación urbanística, nos encontramos con la previsión de que toda actividad portuaria, a excepción de los usos pesqueros y la relacionada con el transporte, quedarán desplazados al nuevo Puerto Exterior.

Esto permite la posibilidad de recuperar todo el espacio ganado al mar para transformarlo en un gran espacio público para uso y disfrute del ciudadano, reviviendo la conexión directa de A Coruña con el mar, hecho que actualmente no existe en esta parte de la ciudad.

#### CONFLICTO DEL MURO

A lo largo de todo el perímetro que rodea suelo portuario, nos encontramos con un muro que separa este espacio de la ciudad. Esto impide de una manera física y directa el contacto del ciudadano con el mar y hace que ciudad y puerto convivan como dos espacios independientes y sin relación entre ellos.

Así, aunque parezca evidente la eliminación completa de esta barrera, también conlleva otras oportunidades: dota a cada edificio administrativo un espacio cerrado para uso privado, y también nos puede servir como barrera física de separación entre coche y peatón.



#### CONFLICTO DEL TRÁFICO

Debido a las características expuestas del entorno del proyecto, se observa una gran presencia de tráfico rodado, sobretodo muy abundante en las horas punta del día. La alta presencia del vehículo se debe principalmente a que en la Avenida Linares Rivas desembocan dos de las vías principales de acceso a la ciudad: Alfonso Molina y Avenida del Pasaje. Esta predominancia del vehículo en la zona hace que se dispongan de cuatro carriles en cada sentido dedicados al tráfico rodado, y que el peatón solo disponga de aceras muy estrechas para moverse. Como consecuencia de todo lo expuesto, el ruido y los atascos son las situaciones más repetitivas.

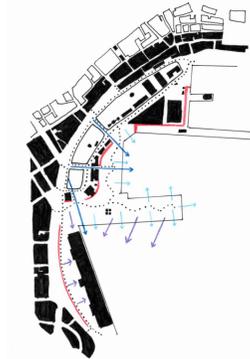
No obstante, la alta presencia de vehículos rodados no imposibilita la alta frecuencia también de tráfico peatonal, ya que la parcela cuenta con grandes espacios arbolados adyacentes. La plaza de Lugo y el Obelisco son espacios de la ciudad también muy próximos y que poseen una alta concentración de comercios y oficinas.

Por todo esto, el conflicto entre el tráfico rodado y peatonal debe ser algo necesario a tenerse en cuenta para la propuesta urbanística, intentando conseguir una simbiosis entre los dos aspectos.

#### ENTORNO PRÓXIMO

La parcela propuesta se encuentra en un punto neurálgico de la ciudad de A Coruña, con gran actividad económica y social. Situada en la Avenida de Porto da Coruña, se trata de un espacio en el que confluyen numerosos edificios administrativos de carácter público (Delegación del Gobierno en Galicia, Subdelegación de Defensa, Aduanas e Impuestos especiales, Jefatura Superior de Policía de Galicia y Policía Autonómica). Además, está muy próxima los principales espacios verdes, de ocio, comerciales y populares del centro de la ciudad, destacando así las buenas comunicaciones en transporte público que cuenta el entorno en el que nos situamos.

Con la creación del nuevo Puerto Exterior de A Coruña, este suelo portuario, ahora mismo privado, pasaría a ser suelo urbano, estableciendo un contacto directo del ciudadano con el mar, algo que actualmente no existe, hecho que también nos brinda la oportunidad de recuperar la importancia de la Rosaleda y los Jardines de Méndez Núñez. Todos los usos portuarios se moverán al puerto exterior, a excepción de aquellos relacionados con la pesca (la lonja, en el Muelle de Linares Rivas), el Muelle de Trasaatlánticos y los puertos deportivos. Así, se crea un gran anillo de espacio urbano que enlaza toda la costa este de la ciudad y dando continuidad al paseo marítimo que en la zona en la que nos encontramos se pierde por completo.



#### PROPUESTA

El muro que actualmente separa suelo portuario de suelo urbano se mantiene en casi toda su longitud. Permite tener un espacio propio para los edificios administrativos del entorno, a la vez que separa el tráfico rodado de la nueva vía peatonal que camina junto a la lonja, vía que sirve de enlace con el paseo marítimo y rodea toda la ciudad de A Coruña.

En determinados puntos, este muro se derriba, permitiendo establecer conexiones directas y puntales de la ciudad con el mar, otorgándoles un carácter propio.

Como se analizó, el mar representa para la ciudad de A Coruña una mirada indivisible de ella. Junto a nuestra parcela nos encontramos la lonja, edificio que representa perfectamente el mundo de la pesca, actividad muy importante para A Coruña y para Galicia. Así, todo el nuevo espacio público que se propone frente al nuevo edificio de juzgados responde a dos premisas muy claras: potenciar la interacción del ciudadano con la lonja y el mundo de la pesca, y recuperar el contacto del mar con la ciudad y el ciudadano.

Esto se consigue a través de unas plataformas/graderos que buscan la vista a la fachada de la ciudad que ahora mismo está oculta, además de a la lonja. Estas plataformas se inundan o no, según la altura de la marea, ofreciendo un espacio dinámico y cambiante que ofrece multitud de posibilidades. Consiste en devolver al mar el espacio que anteriormente se le quitó cuando se construyó el dique.

Se proponen diferentes zonas arboladas a lo largo del dique, al igual que se proponen espacios pavimentados de interrelación con la vegetación y con los demás.

Además de conservar los Sitios del Cantábrico, se conserva la estructura del edificio que le sigue, quedando un espacio cubierto pero exterior donde se podrían albergar eventos de todo tipo. Las dos siguientes estructuras se eliminan, pero se mantiene ese tejido en planta como vestigio de lo que hubo, que da lugar a unos bancos y zonas de vegetación.

Acerándonos más al edificio, se crea una plaza pública en su fachada sur, rehundida 53 cm respecto a la cota del puerto. Así, desde la Rosaleda se observa una bajada arbolada que se convierte en gradas y se convierte en agua, espacio público que cambiará con la marea. Se pretende introducir la Rosaleda al Puerto y viceversa.

#### 1. Soterramiento de carriles

Tras el análisis del tráfico se cree oportuno soterrar esta vía rápida en la superficie se mantendrá un carril de una única dirección y velocidad reducida para transporte público y para vehículos que den servicio a los edificios públicos del entorno. Aprovechando el túnel existente que desemboca en el Palexco, se continúa hasta desembocar en Avenida Linares Rivas.

#### 2. Creación de nueva plaza de acceso a la ciudad

Un espacio diáfano que puede albergar distintos usos temporales. Sirve como acceso a la ciudad de todo el tránsito de personas que viajan en cruceros y vienen a visitar la ciudad.

#### 3. Propuesta de una pequeña intermodal

Actualmente esta zona es aprovechada para salidas y llegadas de autobuses a poblaciones de los alrededores, así como al aeropuerto de Santiago de Compostela. Se propone la creación de un espacio más amplio para este uso, siendo perfecta además su ubicación para la llegada de viajeros desde los cruceros que pudieran visitar otras localidades.

#### 4. Conexión ciudad y puerto

Uno de los puntos en el que se derriba el muro existente. Proporciona una visión directa del mar desde las vías de la Rosaleda. Ese espacio se complementa con zonas verdes y mobiliario urbano para crear un espacio de tránsito y a la vez de reposo.

#### 5. Antiguas naves de mercancía

Se propone la eliminación de estos elementos para llevar la lengua verde de la Rosaleda y los Jardines de Méndez Núñez a lo largo del dique. Se plantean dos espacios muy diferenciados:

Uno con vegetación baja y algunos árboles, proyectando pavimentos entre esta vegetación para poder interactuar con ella. Se podría considerar un espacio para el dinamismo.

Un segundo espacio con vegetación más alta y frondosa, que sirve de resguardo de la luz solar. Este espacio está pensado como una gran masa de árboles, casi un bosque, al final del dique. Un lugar para la tranquilidad. En ambos espacios se traslada el tejido estructural de las antiguas naves a la planta, en forma de mobiliario y vegetación.

#### 6. Antigua estructura

A diferencia de las naves anteriores, en esta se conserva la estructura y cubierta. Así, la ciudad dispone de un espacio cubierto y exterior que puede albergar multitud de usos, desde mercadillos hasta pequeños conciertos, sin olvidarnos de cualquier tipo de reunión social. Este elemento conservado, junto a los Sitios del Cantábrico, pretende ser un vestigio del pasado industrial del puerto, a la vez que ofrece un uso lógico a la ciudadanía.

#### 7. Plaza pública

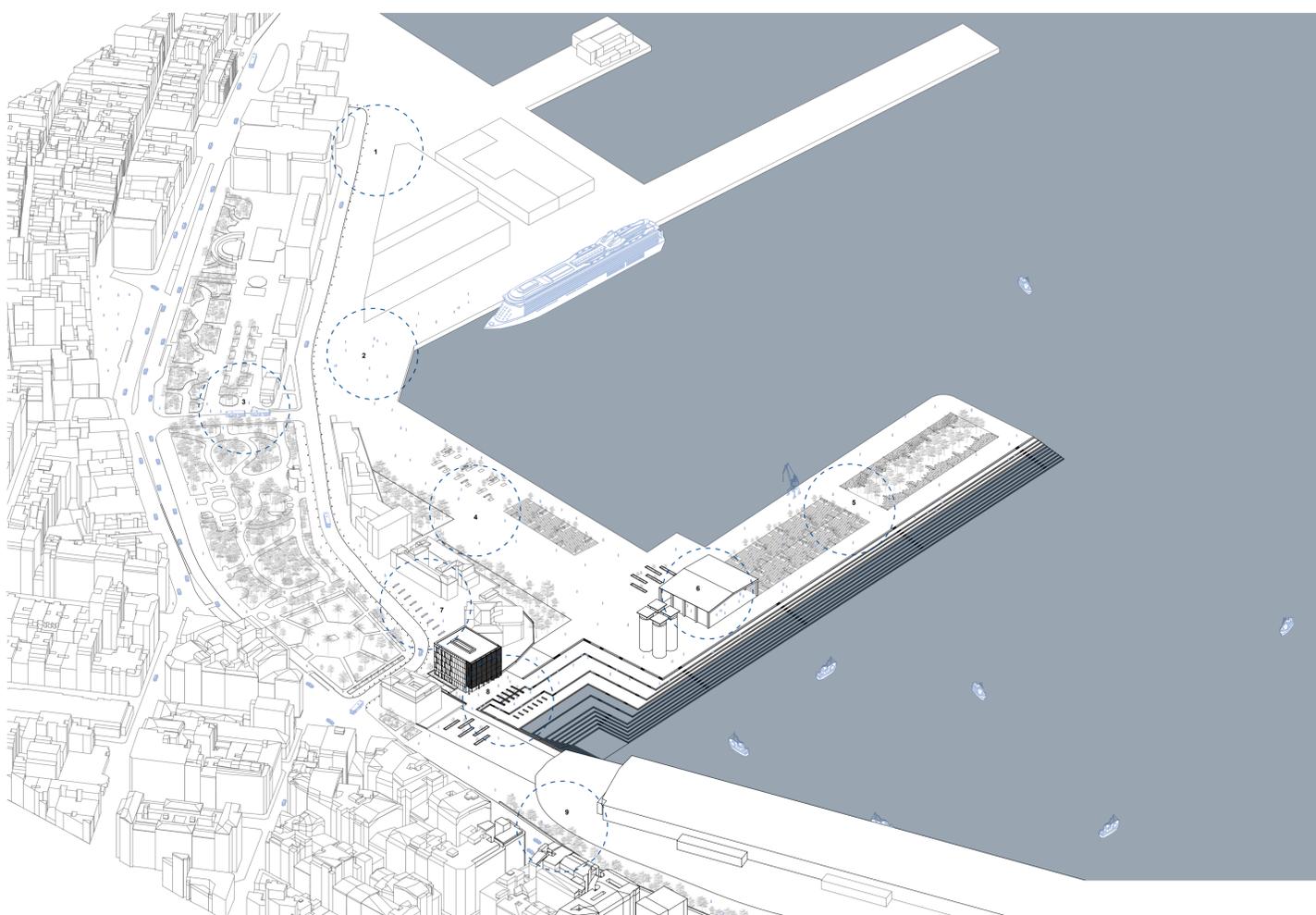
Gracias al soterramiento de la vía rápida existente en la actualidad, se propone la creación de una plaza pública que de servicio a todos los edificios administrativos del entorno.

#### 8. Plaza pública Edificio de Juzgados

En la fachada sur, donde se encuentra la entrada principal del edificio de juzgados, se plantea una plaza pública que se vincula al interior del edificio con una conexión directa interior-exterior. Está plaza, con su condición de dinamismo debido a las mareas, funciona como un embudo y da acceso a la parte del dique.

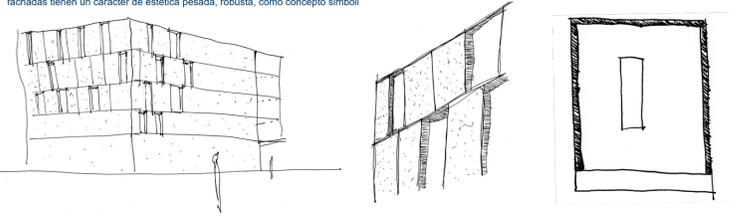
#### 9. Continuación del paseo marítimo

Se propone la creación de una vía peatonal arbolada, separada del tráfico rodado gracias al muro existente, haciendo global un paseo marítimo de la ciudad y que tenga continuidad hasta Oza, donde allí seguirá por el borde del litoral.



**EDIFICIO DE JUZGADOS**

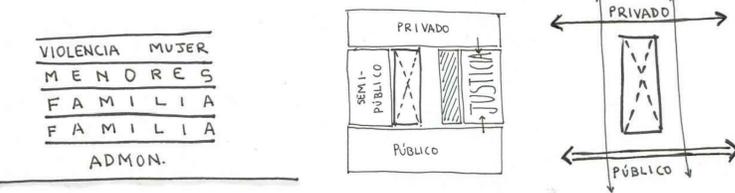
En cuanto al funcionamiento del edificio, lo que se priorizó fue proyectar un equipamiento que sea fácil de leer y usar para el ciudadano, además de poseer un carácter amable debido a los temas tan delicados que se puedan tratar. Se separan dos zonas claramente diferenciadas: una banda norte en donde se encuentran todos los espacios privados y de uso de los trabajadores del edificio, y una gran banda pública en la zona sur, que corresponden a espacios de tránsito y espera más amplios donde el ciudadano pueda relacionarse con los demás. Esta gran fachada sur se abre completamente al espacio urbano creado, a la vez que permite disfrutar al público de unas vistas privilegiadas de la nueva fachada marítima de A Coruña y la relación establecida con la lonja y el mar. En contraposición a ésta, las otras tres fachadas, correspondientes a espacios más privados, se intentan cerrar en sí mismas abriendo huecos puntuales para conseguir mayor intimidad. Estas fachadas tienen un carácter de estética pesada, robusta, como concepto simbólico.



Se crea un esquema tipo que se repite en todas las plantas salvo pequeñas variaciones. Debido a las distintas características y demandas de intimidad de los diferentes juzgados, se opta por repartirlos de la siguiente manera: en **planta baja** se disponen todos los espacios comunes, tanto públicos como privados. Como límite entre los dos, se dispone la parte administrativa general y el puesto de información al ciudadano; en la **planta primera** se proyecta un juzgado de familia (Juzgado de Instrucción N°3), junto con los espacios comunes a los cuatro juzgados y que corresponden con la forense; en la **planta segunda**, el segundo juzgado de familia (Juzgado de Instrucción N°10); en la **planta tercera**, el Juzgado de Menores; y en la **planta cuarta** el Juzgado de Violencia Sobre la Mujer.

En el interior del edificio, aparece un patio que llega hasta la planta sótano para aprovechar a meter luz en ese espacio. Este patio, debido a su situación, sirve como eje central y vertebrador de los espacios, y a partir del cual se desarrollan las circulaciones principales.

La planta tipo se configura de tal manera que el espacio público y de relación sea el primordial, siempre en contacto directo con el exterior, con el puerto. Al este se colocan las salas de vistas de los diferentes juzgados, recibiendo así la luz solar por las mañanas, franja de tiempo en la que se suceden los juicios. Al norte se desarrolla la banda privada, principalmente compuesta por despachos y salas necesarias en cada juzgado. Al oeste se orientan las administraciones de los juzgados, abiertas a una nueva calle arbolada que pretende introducir la Rosaleda de Méndez Núñez en el puerto. A la derecha del patio se sucede una banda de ascensores y servicios, que será por donde circulan las instalaciones del edificio desde planta sótano hasta la cubierta. También se proyecta una emergencia, necesarios por el CTE-DB-SI, uno en la banda privada y otro en la pública.



**ESCALERAS PRINCIPALES**

La escalera principal del edificio es la parte más característica de la zona pública de los juzgados y, por lo tanto, la pieza clave del edificio. Esta pieza intenta dar una gran entidad a ese espacio, y que sea una zona apetecible y que, sobretodo, se disfrute. Se proyecta como una extensión de la intervención urbanística que se desarrolla en el exterior, en la fachada principal del edificio de juzgados. Así, se desarrolla en 3 partes muy diferentes entre sí: Un primer tramo que se proyecta en forma de graderío; seguido a este unas losas "flotantes" que se desarrollan por la fachada principal; y, finalmente, una escalera metálica para llegar a las diferentes plantas del edificio.

La primera parte se desarrolla en forma de graderío. Su arranque corresponde desde el hall principal de la Planta Baja del edificio, por lo que conlleva una identidad de espacio de tránsito aunque a su vez también de espera, un espacio donde puedes sentarte a que esperes a que llegue la hora de un juicio, a la vez que estás en completa conexión con la plaza pública exterior y con el puerto. Cada planta consta de 3 tramos iguales que vienen montados de fábrica, compuesto por chapas de 10 mm de espesor. Estos tramos se anclan al hormigón (a losa y a vigas en mensúla que salen de los pilares apuntallados) con holgura suficiente para que puedan dilatarse. Se recubren con una chapa continua de acero negro que le aporta una entidad clara, diferenciando esta escalera, perceptible incluso desde el exterior del edificio.

Después del primer tramo aparecen una serie de losas "flotantes" que se desarrollan por la fachada principal. Según se va subiendo, se puede admirar la nueva fachada marítima de Coruña y el puerto, poniéndolo en valor. Estas losas crean en el exterior un espacio a cubierto a modo de soportal que te va dirigiendo a la entrada del edificio. Su materialidad sigue siendo el hormigón estructural, y se proyectan unos escalones de madera que parecen muebles apoyados sobre estas losas para ayudarte a subir.

Finalmente, nos encontramos con una escalera metálica que distribuye a los usuarios entre los juzgados recogidos en el edificio. Cada planta consta de 3 tramos iguales que vienen montados de fábrica, compuesto por chapas de 10 mm de espesor. Estos tramos se anclan al hormigón (a losa y a vigas en mensúla que salen de los pilares apuntallados) con holgura suficiente para que puedan dilatarse. Se recubren con una chapa continua de acero negro que le aporta una entidad clara, diferenciando esta escalera, perceptible incluso desde el exterior del edificio.

