

Reconversión de espacios portuarios y privatización de la fachada litoral de A Coruña: una lectura crítica

Reconversion of port areas and privatization of the waterfront of A Coruña: a critical reading

ALBERTO RODRÍGUEZ-BARCÓN

Doctor en Sociología

Investigador postdoctoral

Centro de Investigaçã do Território, Transportes e Ambiente (CITTA).

Universidade do Porto, Porto, Portugal

arbarcon@fe.up.pt

ORCID: [0000-0002-9266-3199](https://orcid.org/0000-0002-9266-3199)

ESTEFANÍA CALO

Doctora en Sociología

Profesora interina

Departamento de Dirección de Empresa y Sociología, Grupo de Estudios Territoriales,

Universidad de Extremadura, España

calo@unex.es

ORCID: [0000-0003-3846-5869](https://orcid.org/0000-0003-3846-5869)

RAIMUNDO OTERO-ENRÍQUEZ

Doctor en Sociología

Profesor ayudante doctor

Departamento de Sociología y Ciencias de la Comunicación, Grupo de Estudios Territoriales,

Universidade da Coruña, A Coruña, España

rotero@udc.es

ORCID: [0000-0002-8074-3765](https://orcid.org/0000-0002-8074-3765)

Recibido/Aceptado: 10-09-2017/ 28-03-2018

Cómo citar: Rodríguez-Barcón, Alberto; Calo, Estefanía y Otero-Enríquez, Raimundo (2018):

“Reconversión de espacios portuarios y privatización de la fachada litoral de A Coruña: una lectura crítica”, en *Ciudades*, 21, pp. 99-120.

DOI: <https://doi.org/10.24197/ciudades.21.2018.99-120>

Resumen: En este artículo se analiza la progresiva rehabilitación y privatización de la fachada litoral del centro urbano de A Coruña a partir de la liberalización de espacios industriales-portuarios. Este proceso, que abarca desde el año 2012 hasta la actualidad, ha sido estructurado en tres grandes fases: remodelación del área de la Mariña; privatización de los terrenos de “La Solana”-Hotel Finisterre; y, finalmente, privatización para usos terciarios y residenciales de los llamados “puertos interiores”. El objetivo principal es articular una reflexión crítica en torno a esta profunda transformación de la ciudad en el marco global del turismo urbano y crucerista, y de rehabilitación de los puertos históricos y espacios industriales en desuso.

Palabras clave: puerto, crecimiento, reconversión, turismo, privatización.

Abstract: This article analyses the progressive rehabilitation and privatization of the waterfront of the urban center of A Coruña from the liberalization of industrial-port spaces. This process, spanning from 2012 to the present, has been structured in three major phases: remodeling of the Mariña area; privatization of the land of “La Solana”-Hotel Finisterre; and finally, privatization of the so-called “interior ports” for tertiary and residential uses. The main objective is to articulate a critical reflection on this profound transformation of the city, in the global framework of urban tourism and rehabilitation of historic ports and industrial spaces in disuse.

Keywords: port, growth, reconversion, tourism, privatization.

Los ámbitos portuarios se han convertido en piezas esenciales en la reconfiguración y el desarrollo urbano de las ciudades costeras contemporáneas. Sin embargo, desde mediados del siglo XX se observa una aguda desinversión y alteración de sus funciones tradicionales. La deslocalización de la actividad industrial portuaria da lugar a amplias áreas costeras infrautilizadas en el centro de las ciudades que son revalorizadas e incorporadas a los planeamientos urbanos como espacios vertebradores del cambio de modelo productivo impuesto por el avance global del capitalismo flexible (Schubert, 2007, p. 102). En este contexto de cambio, el entorno portuario se reinterpreta como una prolongación de la ciudad hacia el mar, estableciendo nuevos usos, otros modelos de interacción ciudad-puerto y más oportunidades para la reinversión del capital (Talesnik y Gutiérrez, 2002).

La transformación de los ámbitos portuarios y su importancia en los procesos de reestructuración urbana está íntimamente relacionada con el desarrollo de la llamada economía cultural (Díaz y Loures, 2003; Pratt, 2004). La cultura se consolida como un elemento transversal en la aplicación de políticas de regeneración urbana sustentadas en el consumo del ocio, del entretenimiento y de la estética. Más allá de su localización privilegiada y la liberación de amplios espacios en núcleos urbanos altamente densificados, la carga simbólica del entorno portuario ofrece el escenario idóneo para comprender el proceso de cambio que se puede clasificar, en esencia, en dos grandes directrices estratégicas. En primer lugar, la potenciación de elementos culturales (museos, arte público, etc.) y espacios de recreo tematizados con una clara orientación turística; en segundo lugar, la intensificación del consumo a través del incremento de la actividad terciaria.

Este trabajo analiza el proceso de reestructuración del espacio portuario de A Coruña y el papel clave que desempeña en la actual configuración morfológica y funcional de su centro urbano. La elección de A Coruña como caso de estudio responde, en primer lugar, a su capacidad para ilustrar un proceso de cambio portuario en una ciudad media en el contexto urbano español. En segundo término, materializa el debate global y contemporáneo sobre las diferentes interpretaciones de la ciudad y los modelos de integración urbana de terrenos industriales en desuso.

Parte de estos modelos lo conforman, en el caso concreto de A Coruña, el discurso “oficial” del proceso de transformación del área, apoyado principalmente por la Autoridad Portuaria, entidad con competencia directa sobre la zona (García, 2010; Zambonino, 2015). Ésta defiende la especulación y privatización como método para obtener liquidez económica que permita sufragar inversiones comprometidas en otros territorios. En el lado opuesto, emerge un discurso “alternativo”, sostenido desde la corporación municipal y algunas plataformas ciudadanas, que aboga por dar más protagonismo a los usos colectivos y culturales de espacios de titularidad pública.

A partir de este planteamiento inicial, nuestro objetivo es desarrollar un ensayo crítico a modo de reflexión sobre el modelo de planeamiento “oficial” que determinadas administraciones públicas proponen para los terrenos portuarios. Analizamos dos aspectos clave para entender este proceso de transformación. En primer lugar, y una vez finalizado el grueso de las obras del Puerto Exterior localizado en el municipio vecino de Arteixo, sugerimos que se está gestando un proceso de privatización del espacio portuario interior desafectado de A Coruña, con la posible venta del suelo público a promotores privados para la ejecución de ambiciosos desarrollos inmobiliarios con un fuerte carácter especulativo. Se analiza, a continuación, la rehabilitación integral de la fachada marítima a través del megaproyecto conocido como “Obras de la Mariña”, que ha modificado la estética visual de la zona costera y potenciado su funcionalidad turística. Finalizamos nuestra reflexión crítica sobre este proceso de cambio urbano, proponiendo posibles herramientas alternativas que superen el enquistado debate actual entre administraciones públicas.

La contemporaneidad del debate, que no tiene visos de alcanzar una resolución a corto plazo, ha condicionado el desarrollo metodológico del trabajo impidiendo disponer de una visión completa y global de la transformación portuaria de A Coruña. La vigencia del fenómeno impide construir o encontrar indicadores e información estadística que permitan desenvolver un análisis más contrastado de la realidad a estudio. Los datos obtenidos corresponden a fuentes de datos secundarias (principalmente periódicos), lo que explica que la reconstrucción histórica del fenómeno de reconversión destile un marcado carácter cronológico. Al desconocer el modo en que se resolverá finalmente el conflicto, se ha descartado proponer hipótesis iniciales de investigación que no podrían ser falsadas o confirmadas en el corto-medio plazo. Por este motivo, subrayamos el carácter reflexivo e inédito del presente trabajo, la interpretación crítica que realizamos de las transformaciones portuarias de la ciudad, y la propuesta de posibles metodologías de participación ciudadana como instrumento de resolución de conflictos. Comenzamos observando la relevancia histórica que el puerto ha tenido en el planeamiento urbano y el desarrollo productivo de la ciudad.

1. BREVE HISTORIA DEL PUERTO Y LA CIUDAD DE A CORUÑA

La ciudad de A Coruña fue erigida por Alfonso IX en 1208 cerca del faro de la Torre de Hércules, de origen romano, para asentar población, defender la costa y fomentar el comercio. La ubicación del puerto, existente desde la época romana en el área conocida actualmente como la Mariña, facilitaba la escala entre el Mediterráneo y el mar del Norte a los comerciantes y armadas, y era un punto de llegada de muchos peregrinos que venían a Galicia desde Inglaterra (Vigo, 2014).

La actividad portuaria se fue fortaleciendo en el tiempo y en el siglo XVIII se acometió la modernización de la imagen de la ciudad con el ensanche y el diseño de nuevas urbanizaciones burguesas ganadas al mar que arroparían la progresiva ampliación del entramado portuario (Vigo, 2014). Se asientan, además, las bases para la expansión del sector conservero y una incipiente industria local. Con la llegada de la navegación a vapor a mitad del siglo XIX, el puerto coruñés inicia un período de fuerte industrialización ante las nuevas necesidades en materia de muelles, calados y maquinaria. Se produce así una mayor diferenciación funcional y segregación simbólica entre el puerto y la ciudad (Nárdiz y Acinas, 1998), y se sientan las bases morfológicas de la configuración del puerto actual. A finales del XIX, y con el aumento de la emigración hacia América, se produjeron ampliaciones y mejoras en el entorno del puerto que culminan a principios del siglo XX con la construcción de edificios dedicados al ocio.

Durante el primer tercio del siglo XX, A Coruña poseía una importante estructura comercial y de servicios, además de albergar funciones administrativas, burocráticas y militares. Sin embargo, la crisis económica internacional de los años 30 perjudicó las actividades relacionadas con el puerto (migración y transporte marítimo), incidiendo negativamente en la actividad productiva de la ciudad (Mirás, 2004).

En 1946 el espacio portuario se extiende hacia el sur con la construcción del muelle pesquero de San Diego en cuyas proximidades se inaugura en 1967 la estación de ferrocarril de mercancías (Santos, 2007, p. 260); y en 1962 comienza la instalación de la refinería de la antigua “Petroliber”, en el conocido como “muelle petrolero”. Ambos enclaves integran, junto a los muelles de Batería, San Diego y Calvo Sotelo, los llamados “puertos interiores” de la ciudad.

A finales del siglo XX, después del desastre ecológico del buque petrolero “Mar Egeo” en 1992, se empieza a hablar de la necesidad de un puerto exterior, idea que toma impulso tras repetirse nuevamente la catástrofe medioambiental con el “Prestige” en 2002. De esta manera, y entre otros factores, en 2005 comienzan las obras en Punta Langosteira, ubicación elegida para el Puerto Exterior en el municipio metropolitano de Arteixo. En el año 2012 éste entra en servicio y, un año después, empieza a acoger las instalaciones del ya antiguo

muelle petrolífero¹. Desde este momento, los “puertos interiores” de A Coruña observan un progresivo vaciado de su vocación industrial-comercial tradicional. Asimismo, se inauguran patrones de desarrollo observados en otras ciudades portuarias españolas que, tras el “re-escalamiento” de sus actividades industriales en clave metropolitana o supramunicipal (Grindlay, 2008a), concluyen en la adjudicación de nuevas funcionalidades a los viejos espacios portuarios ahora absorbidos por la dinámica urbana.

En conclusión, históricamente el puerto ha tenido unos efectos evidentes en la estructura empresarial de la ciudad, con los negocios vinculados con el movimiento de mercancías, pasajeros y pesca, convirtiéndose en un agente transmisor que condicionaba la evolución coyuntural de los sectores económicos urbanos (Mirás, 2004). Pero también se deben subrayar los efectos directos sobre la fisonomía de la ciudad. Las consecutivas transformaciones físicas de A Coruña están ligadas al desarrollo del puerto, transformando visualmente no sólo su línea costera, sino también condicionando la morfología urbana en función de las diversas arquitecturas vinculadas de alguna manera a la actividad portuaria (Busquets, 2008).

2. A CORUÑA COMO “MÁQUINA DE CRECIMIENTO Y ENTRETENIMIENTO”

A mediados de la década de 1970, Harvey Molotch exponía su célebre visión de la ciudad como “máquina de crecimiento” cuya tesis principal sería madurada posteriormente en Logan y Molotch (1987). Se planteaba, entonces, una cuestión muy pertinente para entender los procesos de reestructuración urbana y los discursos ideológicos que los legitiman:

“Creemos que la cuestión sobre quién gobierna, y con qué reglas, debe ser hecha en conjunción a la pregunta también central: para qué” (Logan y Molotch, 1987, p. 50).

La ciudad es concebida como el lugar donde se expresan los intereses de élites territorialmente localizadas. Estas élites deben tejer alianzas temporales y estratégicas entre sí, fundamentadas en objetivos comunes de diferente naturaleza, para competir contra élites de otras geografías por los flujos globales de capital. Dichas coaliciones operan a diferentes niveles, desde una dimensión local (por ejemplo, la competencia entre asociaciones de comerciantes por mejorar sus accesos), hasta otra internacional (la obtención de un gran evento deportivo).

El mantra conceptual del crecimiento, identificado como progreso y bien común bajo la lógica neoliberal, legitima la constante y febril reestructuración de

¹ Información obtenida de la página web del Puerto de Coruña: <http://www.puertocoruna.com/es/autoridad-portuaria/quienes-somos/historia/historia-XXI-2000-2004.html> (última consulta: 27/07/2017).

la ciudad. Herramientas de gestión del espacio, como el planeamiento urbano, son instrumentalizadas para la absorción y reinversión del capital excedente dentro del circuito capitalista (Harvey, 2013). Sin embargo, estos procesos de “crecimiento” enmascaran, con frecuencia, la consecución única de beneficios particulares para estas élites (ganancias especulativas, mejores recursos e infraestructuras, marketing e imagen, etc.) en detrimento del beneficio colectivo.

A nuestro juicio esta teoría proporciona una visión muy esclarecedora sobre cómo se conjugan las relaciones y jerarquías de poder económico en relación con la construcción del lugar; cómo las élites locales influyen y condicionan la vida política de las ciudades; cómo el crecimiento obedece, en última instancia, a intereses particulares; y, finalmente, cómo se mitifica el mismo en forma de práctica urbana a la que se deben plegar todos los recursos colectivos (Ferreira, 2003, p. 211).

No obstante, consideramos también que la teoría de la “máquina de crecimiento” debe ser complementada con la teoría de la ciudad como “máquina de entretenimiento” de Lloyd y Clark (2001). El crecimiento no debe ser entendido únicamente desde su dimensión material, sino que debe ser completado con el capital simbólico y aquellos recursos intangibles susceptibles de generar acumulación económica. Así, la ciudad ha dejado de ser solo un espacio de producción para transformarse en lugar y objeto de consumo. La reconversión de las viejas y degradadas áreas portuarias industriales en atractivos puertos urbanos, con múltiples posibilidades de consumo (hostelería, centros comerciales), de ocio (zonas de esparcimiento, actividades náuticas) y de disfrute visual y estético (arte público, grandes contenedores culturales como museos o auditorios), no escapa a esta lógica de crecimiento (Hoyle, 1994; Meyer, 1999). Esta tendencia se encuentra legitimada por la imposición de un relato común construido en torno al eje discursivo “intervención-crecimiento-progreso” al que se adhieren unánimemente los diferentes actores privados y públicos del suelo (administración pública, entidades financieras, promotores inmobiliarios, asociaciones vecinales y de comerciantes, etc.). Sin embargo, este relato se concretiza a menudo en barrios-espectáculo tematizados y artificiales, escenarios impostados y áreas desprovistas de contenido social.

En el caso concreto de A Coruña, la reconversión del espacio portuario debe ser enmarcada dentro de la construcción coral, entre actores públicos y privados, de una “imagen de marca” que busca potenciar un destino turístico internacional. En este sentido, la ciudad es reinterpretada por los diferentes actores socioeconómicos en términos de “máquina de crecimiento” y de “entretenimiento”, mientras que el relato neoliberal que subyace es interiorizado por el imaginario colectivo como evidencia de “modernidad y progreso” (Ünlü, 2010).

3. CRÓNICA DE UNA PRIVATIZACIÓN ANUNCIADA: TRANSFORMACIÓN EN TRES ACTOS DEL LITORAL URBANO CORUÑÉS

La actual y progresiva deslocalización de las actividades industriales en el puerto de A Coruña está liberalizando amplios espacios en el centro histórico, fundamentales para la configuración urbana de la ciudad. Hablamos, por lo tanto, de una gran área portuaria en el centro urbano que podemos dividir en tres grandes subáreas y que concatenan, en tres actos, un proyecto de transformación pasado (zona de la Mariña), presente (terrenos de “La Solana”-Hotel Finisterre) y futuro (“puertos interiores”) de la fachada litoral de la ciudad (véase Figura 1). La ubicación privilegiada de estos enclaves ha suscitado el interés de diferentes actores privados y ha generado la confrontación directa entre distintas administraciones públicas (fundamentalmente Gobierno Local y Autoridad Portuaria²). Los proyectos de intervención urbana propuestos para estas áreas expresan, mejor que en ninguna otra zona, los modelos de ciudad existentes y constituyen, a día de hoy, el objeto central del debate ideológico en torno a cómo concebir el desarrollo urbano de la ciudad de A Coruña.

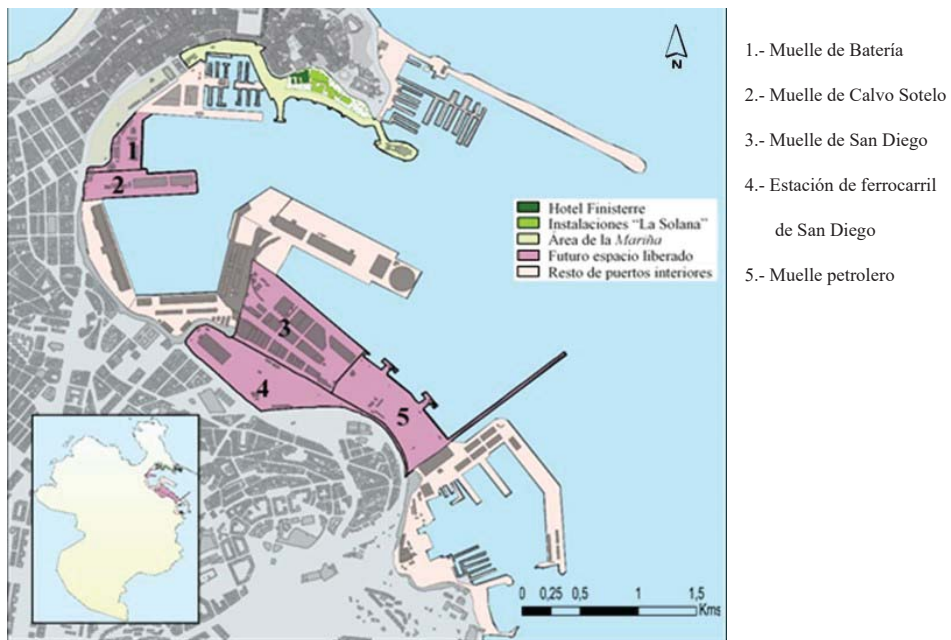


Fig. 1. “Puertos interiores” y obras de la Mariña. Fuente: elaboración propia.

² En el texto se distingue entre Autoridad Portuaria, organismo autónomo dependiente del Ministerio de Fomento y encargado de la gestión de determinado espacio portuario, y Puertos del Estado, entidad de ámbito estatal que supervisa y coordina la actividad de las Autoridades Portuarias.

3.1. Acto primero. Escenario pasado: peatonalización y turistificación de la explanada de la Mariña

El primero de los tres actos que estructuran el proceso de reconversión de la fachada litoral de la ciudad, abanderado por la Autoridad Portuaria, se materializó con la culminación del proyecto de rehabilitación del área de la Mariña. Este enclave conecta los barrios de la Cidade Vella y Peixaría por su fachada sur y constituye la “postal turística” por excelencia de la ciudad. Su función tradicional como área de recreo ha sido reforzada mediante el soterramiento de la circulación rodada y la peatonalización de su superficie (véase Figura 2). La gran explanada resultante finalizada en el año 2015, de más de 50.000 nuevos metros cuadrados, es descrita del siguiente modo por la propia Autoridad Portuaria:

“Se ha conseguido integrar el muelle de Trasatlánticos y la terminal de Cruceros con un acceso cómodo y prácticamente libre de vehículos para los turistas que recorren a pie la dársena de La Marina, plaza de María Pita, calle Real y la Ciudad Vieja, además de devolver a los coruñeses el contacto directo con la franja marítima más representativa de la ciudad” (Autoridad Portuaria de A Coruña, 2015).

Efectivamente, las actuaciones emprendidas por la Autoridad Portuaria para convertir el puerto interior en un recurso turístico capaz de captar nuevos flujos de capital global, comienzan con la inauguración en 2005 de un nuevo Palacio de Congresos y un centro comercial; prosiguen con la inauguración de la nueva terminal de cruceros en 2011, y se culminan cuatro años después con la imponente explanación de la Mariña. La intencionalidad latente de las dos últimas intervenciones es la de proporcionar un vano con capacidad para acoger a los cruceristas que hacen escala en la ciudad, y proporcionarles un acceso rápido a sus principales atractivos turísticos. Tampoco pasa desapercibido en el material promocional del puerto destinado a este tipo de turista, la cercanía de la nueva terminal al centro comercial mencionado, completándose de este modo un circuito planificado de ocio turístico y consumo de rápido recorrido y disfrute (véase Figura 2).

Es constatable como durante la última década el volumen de cruceristas ha experimentado un notable aumento en A Coruña (véase Figura 3), celebrado por los medios de comunicación locales como una vía incuestionable –e imprescindible– de ingresos en un contexto de profunda recesión económica. Se informa de modo puntual a este respecto del número de cruceristas que potencialmente pueden desembarcar en la ciudad, y se presenta como un éxito el incremento del número de escalas previstas año tras año.

En síntesis, la “espectacularización” turística del puerto interior de la ciudad, y la consecuente transformación urbanística de este espacio, se vincula a las metáforas de la “máquina de crecimiento” y de “entretenimiento” a través de la promesa del incremento lineal del turismo de cruceros. En este proceso de conversión del



Fig. 2. Vista frontal y posterior de la explanada de la Mariña. Fuente: fotografías de los autores.



Fig. 3. Material promocional del Puerto de A Coruña como destino crucerista.

Fuente: <http://www.puertocoruna.com/>

espacio portuario en un espacio de consumo, quedan fuera de la discusión pública los impactos sociales y medioambientales que puede generar esta actividad turística en la ciudad. Estos ya están ocupando un lugar preeminente en la agenda política y vecinal en ciudades portuarias mediterráneas como Barcelona, Marsella o Venecia (Legoupil, 2013). Enumeraremos a continuación algunos de ellos.

Primero, la aproximación y el amarre de cruceros en un puerto genera enormes cantidades de residuos altamente contaminantes y de difícil tratamiento (Butt, 2007); en este sentido, se calcula que “el 24% del total de los desechos sólidos que hay en los mares son generados por los cruceros” (Fernández, 2012, p. 4). Las cifras que presenta la Autoridad Portuaria (2015) sobre esta cuestión no son menores: por ejemplo, el volumen de recepción de residuos sólidos del puerto de A Coruña se ha incrementado en el período 2011-2015, de los 1.593 metros cúbicos hasta los 3.125.

Segundo, son muchas las incógnitas que rodean al impacto económico real del turismo de cruceros, tradicionalmente deslocalizado (Fernández, 2012), y los procesos inflacionarios que éste genera, por ejemplo, en los precios del sector hostelero y comercial de la ciudad portuaria de destino. En el caso coruñés, la única investigación sólida realizada a la población crucerista estima su gasto medio durante la visita en 64 € (Mosquera, 2015, p. 58). Dicha cifra, atendiendo a los datos presentados por el Instituto Galego de Estadística (IGE) en el año 2016, es claramente inferior al gasto medio diario del turista internacional que tiene como destino Galicia -estimado en 129 €-, máxime si pensamos que su estancia media es de diez días, y no de unas horas.

Tercero, y aunque, evidentemente, el volumen de cruceristas no alcanza el de otras ciudades portuarias españolas, éste genera también problemas de congestión del tránsito peatonal y la interrupción de las rutinas sociales y comerciales de la vecindad que favorece la progresiva “tematización cultural” del centro histórico y fachada litoral, a la par que intensifica el ya de por sí elevado índice de terciarización de la zona.

En conclusión, la Mariña se ha configurado como un escenario turistificado, que facilita: los procesos de vaciado y “artificialización” del tejido sociológico de la ciudad; la propagación de fenómenos de gentrificación residencial y comercial en el centro histórico (Rodríguez, 2016); la pérdida de elementos pertenecientes a la memoria colectiva de la ciudad (como, por ejemplo, el antiguo edificio de sanidad derruido), así como la desaparición de servicios públicos (antiguo aparcamiento) y la eliminación de espacio verde. De igual modo, esta intervención urbanística ha conllevado un elevado coste público en un contexto de crisis económica³.

³ El coste final del proyecto alcanzó la cifra de 53,4 millones de euros. Fuente: <http://www.laopinioncoruna.es/opinion/2015/07/26/fiasco-megaproyecto-marina/979837.html> (última consulta: 27/07/2017).

3.2. Acto segundo. Escenario presente: privatización de los terrenos de “La Solana” - Hotel Finisterre

Con la intervención sobre la Mariña se daba inicio, en la práctica, a la transformación del área portuaria y, por extensión, del paisaje urbano del centro histórico de A Coruña. Una vez finalizada ésta, el foco de interés bascula actualmente hacia otros espacios portuarios liberados de su actividad industrial tradicional como es el caso del amplio complejo deportivo y de recreo de “La Solana”, y del hotel de cinco estrellas “Finisterre” situado en primera línea de costa.

Sin embargo estos terrenos -que enmarcan el debate público actual sobre los usos del espacio portuario liberado desde la apertura del Puerto Exterior- ponen también sobre el tapete de manera explícita dos modelos de ciudad antagónicos: en primer lugar, el de la Autoridad Portuaria, propietaria del suelo y proclive a su venta mediante puja al sector privado, con la finalidad de sufragar los costes adquiridos con la construcción del Puerto Exterior; en segundo lugar, el modelo del actual Gobierno Local que aboga por preservar la titularidad pública de los terrenos y potenciar su uso cultural y de recreo.

El origen de la transformación de esta área comienza en plena época franquista, cuando en 1941 los terrenos fueron cedidos mediante concesión a un particular para usos deportivos. En 1948 el mismo particular construyó un hotel que sería, posteriormente, cedido hasta 2027 a la inmobiliaria Río Mero SA. Ambas instalaciones se emplazaban en la antigua playa del Parrote, la cual constituía la playa natural de los vecinos de la Cidade Vella y que acabó siendo engullida en 1968 con la ampliación de las instalaciones deportivas de “La Solana” (véase Figura 4).

En 1999 los terrenos de “La Solana” y el hotel son desafectados a través del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (1999), por el cual dejan de ser de dominio público portuario para ser suelo patrimonial. De este modo, pese a que continúan teniendo una titularidad pública, pueden ser cedidos/vendidos tanto a actores privados como a otras administraciones públicas, entre ellas, por supuesto, al Ayuntamiento de A Coruña. Así se reclama desde esta institución aludiendo al ejemplo de la dársena interior del puerto de Valencia, cedida de manera gratuita al Gobierno Local de la ciudad en 2013. Resulta significativo que, apenas tres años después de la desafectación de estas áreas, Autoridad Portuaria intentara ya incoar un proceso de subasta que fue paralizado por Puertos del Estado.

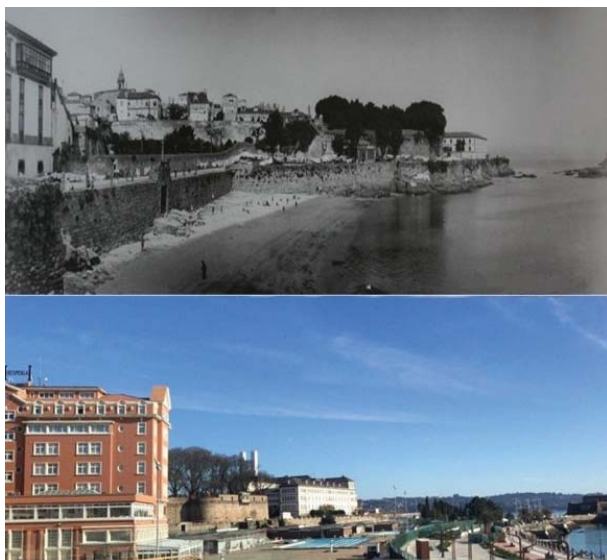


Fig. 4. Playa del Parrote y antigua muralla de la ciudad a los pies de la Cidade Vella (arriba) y actuales instalaciones de “La Solana” y Hotel Finisterre (abajo). Fuente: Archivo Municipal.

Acto seguido, conviene tener presente tres momentos claves para entender la progresión privatizadora que ha seguido este espacio portuario:

- Primeramente, el acuerdo alcanzado entre el Gobierno Local (encabezado por el Partido Socialista de Galicia), mediante convenio en 2004 con el Ministerio de Fomento, para la reordenación urbanística de los terrenos portuarios liberados permitiendo los usos comerciales, hoteleros y residenciales en ese emplazamiento una vez hayan sido subastados.
- En segundo lugar, cuando el entonces Gobierno Local del Partido Popular en el año 2012, al calor del proceso de elaboración del Plan Xeral de Ordenación Municipal (en adelante PXOM) de 2013, modifica la naturaleza de la clasificación del suelo. Se pasa, en el caso particular de los terrenos de “La Solana”, de “suelo dotacional” -tal y como figuraba en el PXOM de 1998 y en la aprobación inicial del PXOM de 2009⁴- a “patrimonial privado”, aumentando así exponencialmente su valor de mercado. En el caso del Hotel Finisterre, éste dejó de pertenecer al “sistema general de espacios libres” (aquel que agrupa a los parques urbanos y áreas públicas destinadas al ocio cultural y recreativo) configurándose como un solar propio.
- En tercer lugar, cuando se dictamina en el Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la Ciudad Vieja y Pescadería (en adelante PEPRI) aprobado en 2015, una mayor edificabilidad en este enclave (del 35%).

⁴ Es decir, condicionado a proporcionar servicios públicos.

En definitiva, han sido varios los episodios que han sentado las bases para la privatización del espacio “La Solana”-Hotel Finisterre, anticipados en su mayor parte en el informe de previsión económica de 2012 de la Autoridad Portuaria y que no vio la luz pública hasta noviembre de 2016⁵.

En efecto, es a comienzos del año 2016, cuando finalmente Puertos del Estado comunica al Gobierno Local de A Coruña, regido por la Marea Atlántica, su intención de subastar el complejo de “La Solana”-Hotel Finisterre. La Administración Local, ante la imposibilidad aparente de obtener ambos terrenos por cesión gratuita, requiere dividir el conjunto en dos parcelas y un período para elaborar una oferta directa de adquisición del suelo donde se ubican las instalaciones de “La Solana”, tasadas por la Autoridad Portuaria en 1.387.000 euros⁶. De este modo, en junio de 2016 el Consejo de Administración del Puerto⁷, ante la opción preferente de compra que tiene otra administración por encima de la empresa concesionaria, aprueba conceder una prórroga de seis meses para formalizar dicha oferta que es presentada en octubre del mismo año, y rechazada en noviembre por una supuesta falta de documentación.

Desde este momento, existe un flujo y reflujo de acusaciones mutuas entre Gobierno Local y Autoridad Portuaria en virtud de unas supuestas negociaciones secretas llevadas a cabo en octubre de 2016 entre ésta última y la actual concesionaria de “La Solana” y el Hotel Finisterre, a partir de las cuales la empresa inmobiliaria Rio Mero S.A. ofrecería 10 millones de euros para la “adquisición directa” de ambas entidades⁸. Desde Puertos del Estado y la Intervención General del Estado urgen a retomar la subasta ante la cuantiosa oferta propuesta ya que “no aceptarla supondría un perjuicio para el interés general portuario”⁹. No obstante, desde el Gobierno Local se denuncia el hecho de que se intentara reanudar la subasta cuando aún se encontraban dentro de la prórroga concedida hasta finales de año, además de que en ningún momento se les solicita la supuesta documentación necesaria para subsanar el trámite burocrático destinado a la adquisición de “La Solana”. Más allá de la supuesta veracidad de estas negociaciones a espaldas del Consistorio, resulta sorprendente que únicamente se aumentara la puja -de 1,4 a 5,6 millones de euros- por las instalaciones

⁵ Fuente: <http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2017/01/08/cambiazosolana/1141120.html> (última consulta: 27/07/2017).

⁶ En conjunto, la tasación de los terrenos de “La Solana” y el Hotel Finisterre superaba los 6 millones de euros. Fuente: <http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2017/04/02/caminos-conducen-roma-terrenos-muelles/1167675.html> (última consulta: 27/07/2017).

⁷ Constituido por 17 miembros que representan a la Autoridad Portuaria, Administración General del Estado, Capitanía Marítima, Municipios de A Coruña y Arteixo, Cámara de Comercio, Confederación de Empresarios, Sindicatos, Sector Pesquero y Xunta de Galicia.

⁸ Hay que señalar que el canon anual por ambas instalaciones a día de hoy es de 98 mil euros/año, siendo las ganancias de 1,5 millones anuales.

⁹ Fuente: <http://www.laopinioncoruna.es/coruna/2017/02/24/puerto-reduce-seis-meses-suspension/1155701.html> (última consulta: 27/07/2017).

de “La Solana” que desde un principio interesaban al Gobierno Municipal. Mientras, la puja por el hotel, cuya tasación alcanzaba los 4,7 millones de euros, permanece inamovible.

A día de hoy, el Gobierno Local trata de sacar músculo a través de las movilizaciones públicas e incluso analiza la posibilidad de convocar una consulta ciudadana en referencia a los terrenos de “La Solana”. Además, ha esgrimido que poseería, según aparece en el Registro de la Propiedad con fecha de 1991, la titularidad de una pequeña parcela (380 m²) dentro del área que podría ser reclamada en caso de judicializarse el conflicto.

El último movimiento ajedrecístico en esta confrontación ideológica por imponer un determinado modelo de reutilización urbana de las áreas portuarias liberadas, lo ha efectuado el Gobierno Local en febrero de 2017 con el apoyo de todos los partidos políticos con representación en el Pleno Municipal. A partir de esta fecha, el Gobierno Local inicia un proceso para modificar el PXOM por el cual se consigue reafirmar la titularidad pública de la parcela de “La Solana”. De este modo, si bien la subasta no se vería afectada, el Gobierno espera que esta medida desanime a los potenciales inversores, ya que, según la normativa, el Ayuntamiento tendría la capacidad de expropiar de manera forzosa la parcela una vez superados los cinco años.

En lo que respecta al Hotel Finisterre, la modificación de su titularidad habría que ejercerla, llegado el caso, desde el PEPRI. Sin embargo, lejos de amedrentarse, la inmobiliaria Río Mero S.A. ha renovado su aval hasta enero de 2018 con la intención inicial de comprar el Hotel Finisterre en caso de reanudar la subasta. Actualmente estamos en un período de negociación hasta el 23 de agosto en búsqueda de soluciones consensuadas a tres bandas (Gobierno Local, Autoridad Portuaria y Puertos del Estado).

3.3. Acto tercero. Escenario futuro: los “puertos interiores”

Independientemente de cómo finalicen estos enfrentamientos entre las instituciones señaladas, los terrenos de “La Solana” se articulan como el campo de batalla geográfico sobre el que confluyen dos maneras antagónicas de entender la ciudad y la naturaleza pública. En cualquier caso, cada vez son más notorias las voces que advierten que este conflicto no es más que la antesala del que vendrá, por sus enormes potencialidades especulativas, en el momento de acometer la reforma de los “puertos interiores” (Batería, Calvo Sotelo, San Diego y “muelle petrolero”).

Mediante el ya señalado convenio suscrito por el Ayuntamiento de A Coruña y el Ministerio de Fomento en febrero de 2004, el primero se compromete a reordenar urbanísticamente aquellos terrenos desafectados integrándolos, a través de la tramitación de revisión del PXOM en un plazo máximo de 4 años (y en consonancia con el PEPRI), como “suelo urbano no consolidado”, incluida la estación de

mercancías de San Diego administrada por Adif. Se asume, también, la necesidad de sufragar los gastos derivados de la construcción del Puerto Exterior a través de la desafectación de estos terrenos. Para ello, los “puertos interiores” (véase Figura 1) se dividen en Zona 1 (muelles de Batería y Calvo Sotelo) y Zona 2 (muelles y estación de mercancías de San Diego y “muelle petrolero”). Ambas zonas pertenecen al Sistema General Portuario, y Ferroviario en el caso de la estación de San Diego, y están reguladas por el Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios del Puerto de A Coruña de 1999.

Mientras que los muelles de Batería y Calvo Sotelo acogerían actividades comerciales, el área de “San Diego-Petrolero-Estación de ferrocarril” concentra prácticamente todo el planeamiento residencial. Si bien la estimación inicial en 2003 era de 3.000 viviendas, a día de hoy, debido a la necesidad de financiación ante las deudas adquiridas con la construcción del Puerto Exterior, se están considerando 5.700 viviendas¹⁰, máximo legal permitido en el convenio de 2004 y el PXOM –en vigor– de 2013.

Estamos, por lo tanto, frente al mayor desarrollo urbanístico en la historia de la ciudad. Este proyecto de transformación morfológica, social y económica de toda la línea costera muestra, a tenor de los datos recogidos, una importante presencia de actividades comerciales¹¹, terciarias y de ocio. Además, las amplias bolsas destinadas a usos hoteleros sugieren con claridad una predisposición política a incrementar la presión turística en el área. Por otra parte, la fundación de un populoso barrio en pleno centro implica asumir los problemas derivados en términos de densidad, sobrecarga de accesos y servicios públicos, etc.; asimismo, su elevada altura proyectada –entre 6 y 10 plantas– bloqueará con seguridad la línea visual hacia el mar, delimitando, con toda probabilidad, un espacio segregado del resto de la trama urbana y con un marcado carácter elitista.

No obstante, sería injusto no señalar las oportunidades, en términos de gestión urbana sostenible, que se podrían materializar disponiendo de una amplia área costera en el centro urbano de la ciudad. El PXOM que Busquets iniciara en 2009 contempla la posibilidad de concretar usos compartidos del espacio portuario, donde se conjuguen las funciones residenciales y comerciales con espacios públicos y zonas verdes. La correcta gestión de estas actividades podría generar nuevas fuentes de riqueza económica y desahogar, por otra parte, un centro histórico excesivamente densificado. El aprovechamiento del patrimonio cultural y simbólico del espacio portuario desafectado, su interacción con el mar y su accesibilidad constituyen una base extraordinaria para la reconfiguración definitiva de A Coruña en una

¹⁰ Con la venta de viviendas la Autoridad Portuaria estima recaudar entre 85 y 250 millones de euros. Fuente: http://www.lavozdegalicia.es/noticia/coruna/coruna/2017/03/12/mayor-promocion-pisos-ciudad-espera-turno-san-diego/0003_201703H12C2991.htm (última consulta: 27/07/2017).

¹¹ Se prevé, de hecho, la construcción de un nuevo gran centro comercial.

ciudad postfordista.

4. CONCLUSIONES

La liberación de espacios centrales en contextos urbanos tan densificados como el coruñés ejemplifican la tensión siempre latente entre el carácter depredador del sector inmobiliario, y la necesidad crónica de dotarse de áreas verdes y espacios públicos –véanse, a este respecto, los casos paradigmáticos de Almería (Grindlay, 2008b) y Vigo (Vázquez, 2008)–. Los espacios portuarios, con su elevado capital paisajístico, ambiental y cultural, suponen una oportunidad de desarrollo urbano sostenible, oxigenando el centro urbano, paliando la carencia de espacios públicos y zonas verdes, y reforzando la interacción de la ciudad y la ciudadanía con el mar y su memoria portuaria. Pero también suponen una oportunidad para la acumulación y generación de riqueza mediante el desarrollo inmobiliario-comercial y la intensificación de la actividad turística.

En este análisis se ha demostrado como existe una clara intencionalidad por privatizar los antiguos espacios industriales portuarios de A Coruña a partir de una estrategia que hemos vinculado a las metáforas de la ciudad como “máquina de crecimiento y de entretenimiento” –las cuales nos alertan sobre los peligros de condicionar el planeamiento urbano en aras del “crecimiento por el crecimiento” que amenaza el “derecho a la ciudad”– (Molotch, 1976; Lloyd y Clark, 2001). Este proceso de privatización, inscrito dentro del modelo de transformación del área portuaria que denominamos como “oficial” y que está tratando de imponerse en la actualidad, está promovido por entidades públicas (Autoridad Portuaria, Puertos del Estado, Administración General del Estado) pero cuenta con el respaldo explícito de una constelación de agentes privados coaligados en una red de élites locales (empresarios, promotores, asociaciones de comerciantes, etc.).

En este sentido, el trabajo es, en esencia, una reflexión crítica sobre el modelo “oficial”, asumiendo que muchas de las contrapropuestas posibles (fundamentalmente, mayor peso del espacio público y blindaje de su titularidad pública) están recogidas en el proyecto “alternativo” que defiende la corporación municipal actual. Así, en contra del discurso recurrente del crecimiento como antesala del beneficio general, desde este trabajo se ha señalado la posibilidad de que la privatización y especulación del área portuaria consolide fenómenos negativos en el centro histórico coruñés ya apuntados por Rodríguez (2016), tales como procesos de gentrificación comercial y residencial, “turistificación” del área y privatización del espacio público. De este modo, lejos de integrar el ámbito portuario dentro del tejido urbano, el proceso de reconversión del área podría provocar una mayor fractura y segregación espacial en términos económicos y sociales con la implantación de un nuevo y elitista barrio residencial, y nuevas formas de consumo y de entretenimiento orientadas al turismo.

Sin embargo, la transformación del área portuaria e industrial del centro histórico coruñés también puede representar una oportunidad para liberar espacios, y dotar de ciertas infraestructuras y servicios a un centro urbano excesivamente denso y con graves carencias en materia de áreas verdes y espacios públicos. Así se preveía en la planificación inicial que Joan Busquets (2009) realizó sobre los terrenos portuarios desafectados de A Coruña, donde se conjugaban funciones comerciales y residenciales con zonas verdes y de recreo. La eliminación parcial del tráfico rodado en superficie en el centro histórico también debe ser un aspecto valorado, ya que sitúa a Coruña a la par de muchas ciudades europeas con una clara preocupación por la sostenibilidad medioambiental y social de sus núcleos urbanos.

Es plausible, también, considerar que la reconversión de la fachada costera –especialmente la explanación de la Mariña– actúa como estímulo del turismo urbano, especialmente el de tipo “cruceiro”, y lo consolida como un nuevo polo productivo y de generación de riqueza en la ciudad, no exento de problemáticas analizadas en este texto que no deben pasar inadvertidas. Recordamos algunas: impacto económico moderado, costes medioambientales importantes y consolidación de un espacio “enclávico”, dominado por aspectos comerciales muy concretos y que logra descartar múltiples atractivos turísticos alternativos de la ciudad (Judd, 2003, pp. 55-56).

En cualquier caso, la contemporaneidad del proceso que aquí se analiza nos impide tener la suficiente perspectiva temporal para contrastar ambas propuestas de transformación (la “oficial” y la “alternativa”) y confirmar las potenciales ventajas y desventajas de cada proyecto. Es necesario asumir que, más allá de las disquisiciones ideológicas que subyacen al debate, ambos modelos poseen virtudes y defectos que deben ser calibrados y sopesados con una mirada a largo plazo. En el caso del modelo “alternativo”, éste surge apenas como una reacción contraria e improvisada al intento de privatización y carece, todavía, de una planificación concreta de los terrenos más allá de un ideario general. El modelo “oficial”, por su parte, promueve la venta de los terrenos para su propio interés presupuestario, pero se desentiende de cualquier clase de planificación posterior, delegando esa responsabilidad en los acuerdos firmados en 2004 y en la iniciativa empresarial privada.

Todo hace prever que el proyecto resultante recogerá, en algún grado, propuestas de ambos bandos. El modelo “alternativo” deberá introducir actividades económicas y de recreo orientadas al turismo, pues la zona ya es un referente de la ciudad –sobre todo después de la rehabilitación de la zona de la Mariña– y cualquier actividad lúdica, cultural o económica que se prevea será, con toda probabilidad, incorporada a esta dinámica (con los riesgos ya mencionados que ésta conlleva). Así mismo, de seguir vigentes los convenios firmados en 2004, el Ayuntamiento deberá acometer una planificación integral de los terrenos desafectados incluyendo áreas residenciales y de consumo. En el caso de que el plan urbano “oficial” finalmente se imponga, se tendría que considerar un mayor peso del espacio público y de los

elementos culturales debido a la fuerte presión y concienciación social que existe en la actualidad con respecto a los terrenos portuarios.

Una consideración aparte merece la cuestión de la titularidad del terreno portuario. Más allá de la legalidad del proceso y de los usos finales del mismo, entendemos que subastar y privatizar terrenos de carácter público para financiar otras grandes infraestructuras, siendo ya de por sí una práctica urbanística muy cuestionada (Santos, 2017), es una medida que debe incorporar el respaldo de la legitimación social. Sería conveniente, de este modo, la realización efectiva de una consulta ciudadana que desbloquee la situación de encastillamiento en la que se han pertrechado ambas instituciones (Autoridad Portuaria y Gobierno Local), y que concluya el debate. Dicho de otro modo, el carácter público de los terrenos, su importancia funcional y económica, y el valor histórico, patrimonial y paisajístico del área industrial portuaria exige, a nuestro modo de ver, el empleo de instrumentos participativos para que los vecinos de A Coruña puedan reflejar su parecer sobre cómo se va a configurar y a quién va a pertenecer el centro histórico de su ciudad.

Por último, no debemos concluir este apartado de consideraciones finales sin elaborar una revisión crítica del trabajo. Como ya se ha señalado, la actualidad del proceso ha lastrado de modo significativo el planteamiento metodológico y el alcance del estudio. Si bien esta circunstancia puede verse como una virtud, pues son muy escasas las investigaciones en ciencias sociales que reflexionan o analizan un fenómeno urbano en desarrollo, ésta ha tenido como consecuencia disponer de un escaso recorrido analítico. Así, quedan pendientes muchas cuestiones que a día de hoy son imposibles de esclarecer. Principalmente: ¿qué discurso va a ser al final el que se materialice en los terrenos industriales del puerto? ¿Cuál será el impacto real de la transformación portuaria en términos sociales, económicos y culturales sobre la ciudad y sobre el entorno del centro histórico? ¿Se incrementarán los fenómenos ya demostrados de gentrificación en la zona? Estas preguntas deberán ser respondidas en el medio-largo plazo y en contraste con las reflexiones que iniciamos en este artículo.

BIBLIOGRAFÍA

- Autoridad Portuaria de A Coruña (2015), *Memoria anual y de sostenibilidad*, disponible en: http://www.puertocoruna.com/export/sites/exis.contexis.portal.apac/galeriadescargas/documentacion/memoriasapac/Memorias_APAC_2015_xA-4x.pdf [fecha de referencia: 02-08-2017].
- Autoridad Portuaria de A Coruña (2017), *Puerto de A Coruña*, disponible en: <http://www.puertocoruna.com/es/autoridad-portuaria/quienes-somos/historia/historia-XXI-2000-2004.html> [fecha de referencia: 02-08-2017].
- Ayuntamiento de A Coruña (1998), *Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM)*, disponible en: <http://www.coruna.gal/urbanismo/es/rya-pgom?argIdioma=es> [fecha de referencia: 02-08-2017]
- Ayuntamiento de A Coruña (2004), *Convenio del 2 de febrero de 2004 para la Reordenación Urbanística de determinados terrenos del actual 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*, disponible en: <http://www.planeamentourbanistico.xunta.es/siotuga/documentos/urbanismo/ACORUNA/documents/27775ot312.PDF> [fecha de referencia: 02-08-2017].
- Ayuntamiento de A Coruña (2009), *Aprobación inicial del documento de revisión y adaptación del Plan General de Ordenación Municipal de A Coruña*. DOG 245, de 17 de diciembre de 2009.
- Ayuntamiento de A Coruña (2013), *Texto refundido del Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM)*, disponible en: <http://www.coruna.gal/servlet/Satellite?c=Page&cid=1416968355001&pagename=Urbanismo20%2FPage%2FGenerico-Page-Generica> [fecha de referencia: 02-08-2017].
- Ayuntamiento de A Coruña (2015), *Plan Especial de Protección y Reforma Interior de la Ciudad Vieja y Pescadería (PEPRI)*, disponible en: <http://www.coruna.gal/urbanismo/es/modificacion-pepri/aprobacion-definitiva> [fecha de referencia: 02-08-2017].
- Busquets, Joan (2008), A Coruña. *A nova cidade marítima no porto*, Barcelona, Ed. J. B. - BAU-B. Arquitectura i Urbanisme S.L.

- Busquets, Joan (2009), *A Coruña: Plan General de Ordenación Municipal*, A Coruña, Gráficas Anduriña.
- Butt, Nickie (2007), “The Impact of Cruise Ship Generated Waste on Home Ports and Ports of Call: A Study of Southampton”, en *Marine Policy*, 31, pp. 591-598.
- Díaz Orueta, Fernando y Lourés Seoane, María Luisa (2003), “La ciudad postfordista: economía cultural y recualificación urbana”, en *Revista de Economía Crítica*, 2, pp. 105-121.
- Fernández Miranda, Rodrigo (2012), “Lo que hunden mientras flotan. Auge y análisis crítico del turismo de cruceros en la globalización (2ª parte)”, en *Opiniones en Desarrollo*, 14, pp. 2-33.
- Ferreira, João Sette Whitaker (2003), *São Paulo: O mito da cidade-global*, São Paulo, Fausp.
- García Morales, Verónica Yazmín (2010), “Políticas sectoriales que condicionan la competencia de ordenación del territorio y urbanismo: especial referencia a puertos”, en *Revista digital Facultad de Derecho*, 2, pp. 1-36.
- Grindlay Moreno, Alejandro (2008a), “Ciudades y puertos”, en *Ciudades*, 11, pp. 53-80.
- Grindlay Moreno, Alejandro (2008b), *Puerto y Ciudad en Andalucía Oriental*, Granada, Editorial Universidad de Granada.
- Harvey, David (2013), *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*, Madrid, Akal.
- Hoyle, Brian Stewart (1994), “Development Dynamics at the Port-City Interface”. En Hoyle, Brian Stewart; Pinder, David, y Husain, Sohail -eds.-, *Revitalising the Waterfront. International Dimension of Dockland Redevelopment*, Chichester, John Wiley & Sons, pp. 3-19.
- Judd, Dennis (2003), “El turismo urbano y la geografía de la ciudad”, en *Revista Eure*, XXIX(87), pp. 51-62.
- Legoupil, Théophile (2013), “Los conflictos que genera el turismo de cruceros en Barcelona y otros puertos mediterráneos”, en *Biblio 3w. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, XVIII-1049(13), disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1049/b3w-1049-13.htm> [fecha de referencia: 02-08-2017].

- Lloyd, Richard y Clark, Terry N. (2001), "The City as an Entertainment Machine", en *Critical Perspectives on Urban Redevelopment*, 6(3), pp. 357-378.
- Logan, John R. y Molotch, Harvey (1987), *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, California, University of California Press.
- Meyer, Han (1999), *City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*, Rotterdam, International Books.
- Ministerio de Fomento (1999), *Plan de utilización de los espacios portuarios del puerto de A Coruña*. BOE 14, de 28 de diciembre de 1999.
- Mirás Araujo, Jesús (2004), "El puerto y la actividad económica en la ciudad de A Coruña, 1914-1935", en *Scripta Nova*, VIII(177), disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-177.htm> [fecha de referencia: 02-08-2017].
- Molotch, Harvey (1976), "The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place", en *American Journal of Sociology*, 82(2), pp. 309-332.
- Mosquera Carreira, Rubén (2015), *Percepción del imaginario turístico de los cruceristas que visitan la ciudad de A Coruña*. Trabajo de Fin de Máster, A Coruña, Universidade da Coruña.
- Nárdiz, Carlos y Acinas, Juan R. (1998), *El puerto y la ciudad de A Coruña*, A Coruña, Autoridad Portuaria de A Coruña.
- Pratt, Andy (2004), "The Cultural Economy. A Call for Spatialized 'Production of Culture' Perspectives", en *International Journal of Cultural Studies*, 7(1), pp. 117-128.
- Rodríguez, Alberto (2016), *Producción cultural, cambio social e política urbana: procesos de xentificación no centro histórico da Coruña*. Tesis Doctoral, A Coruña, Universidade da Coruña.
- Santos y Ganges, Luis (2007), *Urbanismo y ferrocarril. la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Santos y Ganges, Luis (2017), "Autofinanciación de los grandes proyectos urbanos: las sociedades de integración ferroviaria, de la entelequia embarazosa al riesgo fatal", en *Urban*, 10-11, pp. 40-65.

- Schubert, Dirk (2007), “¿Un nuevo ciclo? La ciudad portuaria de Hamburgo y la transformación de zonas portuarias y costeras”, en Sainz Guerra, José Luis -coord.-, *La remodelación de la ciudad Europea*, Valladolid, Universidad de Valladolid, pp. 99-113.
- Talesnik, Daniel y Gutiérrez, Alejandro (2002), “Transformaciones de frentes de agua: la forma urbana como producto estándar”, en *Revista Eure*, 28(84), pp. 21-31.
- Vázquez Consuegra, Guillermo (2008), *Frente marítimo de Vigo*, Vigo, Consorcio Zona Franca de Vigo.
- Vigo Trasancos, Alfredo (2014), “A Coruña. Historia e imagen de un puerto atlántico (s. I-1936)”, en Lozano Bartolozzi, M^a del Mar y Méndez Hernán, Vicente -coords.-, *Patrimonio cultural vinculado con el agua. Paisaje, urbanismo, arte, ingeniería y turismo*, Mérida, Gobierno de Extremadura, pp. 381-394.
- Ünlü, Alper (2010), “Urban Regeneration, Renewal or Rehabilitation: What for and for Whom?”, en *Open House International*, 35(4), pp. 51-57.
- Zambonino Pulito, María (2015), "El dominio público portuario", en González García, Julio V. -coord.-, *Derecho de los bienes públicos*, Valencia, Tirant lo Blanch, pp. 1519-1576.