

## **I.- MEMORIA DE LA ORDENACIÓN**

### **I.1.- INTRODUCCIÓN**

#### **1.1.- Antecedentes**

El presente documento constituye el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de A Coruña o Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto de A Coruña, que se ha redactado mediante un Convenio suscrito entre la Autoridad Portuaria de A Coruña y el Instituto Juan de Herrera, de la Escuela de Arquitectura de Madrid, en Abril de 1995.

La redacción de un Plan Especial para ordenar la zona de servicio del puerto de A Coruña ha sido un objetivo permanente de la Autoridad Portuaria en los últimos años, en orden a concertar con las autoridades urbanísticas la solución a los problemas de encaje puerto-ciudad.

En esta línea de concertación, el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria suscribieron el 27 de Abril de 1990 un Convenio de Colaboración sobre la ordenación urbanística de la zona portuaria y su entorno.

En síntesis, el Convenio dividía la zona de servicio en tres tipos de áreas de actuación: las de actuación municipal, las de actuación conjunta y las de actuación portuaria, mediante las que se precisaba la vocación real de los terrenos comprendidos en la zona de servicio y la administración encargada de su gestión, con las lógicas salvaguardias funcionales del puerto.

En esa misma línea, la Autoridad Portuaria redactó, en 1995, y está tramitando un Plan de Utilización de los espacios portuarios de A Coruña, en el cual se establece una nueva delimitación de la zona de servicio, proponiéndose la desafectación de los terrenos innecesarios para el puerto. Dicho plan asigna, simultáneamente los usos globales a que se destinarán los terrenos del puerto.

A subrayar, que la existencia de un documento de Plan de Utilización promovido por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña, aprobado por Orden Ministerial de 28 de Diciembre de 1999, supone para el Plan Especial contar con un esquema general de asignación de usos a la zona de servicio, es decir, con una idea de la estructura funcional del puerto, en la que se plasman los objetivos de la Autoridad Portuaria. En definitiva, una referencia para ser desarrollada mediante una ordenación espacial coherente con ella.

## 1.2.- Alcance del Plan Especial

A) El contenido de los Planes Especiales, de acuerdo con lo establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, modificada por la Ley 62/1997, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El contenido básico de la Ley, que debe respetar en todo caso el nuevo modelo de planeamiento urbanístico aplicable a esta zona, a través de la figura de los Planes Especiales, es el siguiente:

- En la zona de servicio de los puertos estatales deberán incluirse las superficies de tierra y de aguas necesarias para la ejecución de las actividades portuarias, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria (art. 15.1).

Esta definición ha de completarse necesariamente con el precepto establecido en el art. 15.6 de la misma Ley que determina que en la zona de servicio de los puertos comerciales podrán realizarse, además de las actividades comerciales portuarias las que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de tráfico marítimo que generan o por los servicios que presten a los usuarios del puerto, con la prohibición expresa prevista en el art. 55.1 de la Ley de que se ejerciten actividades o construcciones que no sean acordes con los usos portuarios o con los fines propios de las Autoridades Portuarias.

- Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistemas generales portuarios, a desarrollar a través de un Plan Especial, sin que puedan incluirse determinaciones que supongan una interferencia o perturbación de las competencias de explotación portuarias que corresponden a la Administración del Estado (art. 18.1).

- El Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una explotación eficaz del espacio portuario, así como su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre (art. 18.3).
- Sólo se permitirán en el espacio portuario las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los fines asignados a las actividades portuarias (art. 55.1).

De todo lo anterior, se extrae como consecuencia que el espacio portuario forma parte de la estructura general y orgánica del territorio a que se refiere la legislación estatal aplicable (entre otras, Ley 6/1998 del régimen del suelo y valoraciones y el Real Decreto Legislativo 1/1992, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana) y el art. 10 c) de la Ley 1/1997, de 24 de marzo, del Parlamento de Galicia, sobre Régimen del Suelo, específicamente como sistema general de comunicación, al formar parte las instalaciones y obras vinculadas al sistema portuario de los elementos integrantes de aquél, de acuerdo con lo establecido en el art. 25.1.b) del Reglamento de Planeamiento.

Entre los efectos que ello produce está la necesidad de subrayar la independencia entre sistemas generales y clasificación del suelo y la necesidad de considerar tal espacio portuario como sistema general de comunicaciones de dominio público estatal, no integrado en una clase concreta de suelo.

Sin embargo, la consideración de esta zona como sistema general de comunicación no impide a los municipios ejercer sus competencias para establecer reservas de suelo, zonificar o definir con precisión suficiente las áreas vinculadas a dichos sistemas generales (art. 25.1.b) y 25.2 del Reglamento de Planeamiento). El coste de las obras de urbanización del espacio portuario correrá a cargo del organismo portuario titular del espacio y competencia, sin necesidad de que el municipio arbitre

los medios económicos pertinentes para hacer frente a su elevada cuantía.

Por su parte, el Plan Especial al desarrollar el sistema general tendrá que definir las limitaciones que hayan de adoptarse en lo que afecta al uso del suelo, y deberá incluir las determinaciones precisas para la aplicación y desarrollo de la calificación de este ámbito espacial como sistema general, de conformidad con lo establecido en la legislación estatal aplicable (entre otras, Ley 6/1998 del régimen del suelo y valoraciones y el Real Decreto Legislativo 1/1992, por el que se aprobó el texto refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana), 26.2c) de la Ley del Suelo de Galicia y 76.2, 4 y 5 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico: Normas Urbanísticas con la calificación del suelo y expresión detallada de sus usos pormenorizados; Normas de edificación, en su caso, con las condiciones de las zonas en cuanto a edificación, volumen y uso, con expresión de los permitidos, prohibidos y obligados, condiciones técnicas de las obras en relación con las vías, y las normas particulares de cada zona; definición de la red viaria, dotaciones y esquema de las redes de abastecimiento de agua, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, etc.

Para ello, obviamente habrá de contar con la documentación exigida por la legislación urbanística: planos de ordenación, ordenanzas y normas reguladoras de cada zona, planos de información, memoria justificativa y estudio económico y financiero.

#### B) Elaboración y tramitación del Plan Especial

El art. 18.2 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en relación con la legislación urbanística aplicable, establece un complicado mecanismo de elaboración, tramitación y aprobación de los Planes Especiales de ordenación de la zona de servicio de los puertos del Estado, que puede resumirse en los siguientes extremos:

1. Atribución a la Autoridad Portuaria de las facultades de formulación del Plan Especial.
2. Sometimiento a la legislación urbanística del procedimiento de tramitación y aprobación.
3. Tramitación por la Administración competente en materia de urbanismo.
4. Emisión de un informe vinculante sobre la aprobación provisional por parte de la Autoridad Portuaria en los aspectos de su competencia.
5. Aprobación definitiva por la Administración urbanística competente, salvo el supuesto excepcional de que el informe de la Autoridad Portuaria fuera negativo y el desacuerdo se extendiera durante seis meses desde la emisión de dicho informe.

En el presente caso, la elaboración y formulación del Plan Especial ha correspondido a la Autoridad Portuaria de A Coruña, siendo el Excmo. Ayuntamiento de A Coruña el encargado de la aprobación inicial y provisional.

Una vez aprobada inicial y provisionalmente el Plan Especial, la Autoridad Portuaria emitirá el informe correspondiente, a que se refiere el art. 18.2.c) de la ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En el supuesto de que el informe de la Autoridad Portuaria fuese positivo, se debe proceder a la elevación del expediente de aprobación definitiva del Plan Especial al órgano competente para su resolución.

Obviamente, la aprobación definitiva, en este caso, es únicamente competencia del Ayuntamiento Pleno de La Coruña, de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto-Ley 16/1981, de 16 de octubre, de agilización de Planes, Disposición Adicional Primera de la Ley 7/1995, de 29 de junio, del Parlamento de Galicia, de Delegación

y Distribución de Competencias en materia de Urbanismo y art. 45.2 de la Ley 1/1997, de 24 de marzo, del Suelo de Galicia. A estos efectos, debe destacarse que se requiere también el informe preceptivo del órgano autonómico competente, en virtud de lo establecido en la citada Disposición Adicional y en el art. 42. 5 de la citada Ley del Suelo de Galicia. En consecuencia, una vez concluida la tramitación del Plan e inmediatamente antes de la aprobación definitiva, el Ayuntamiento de La Coruña deberá dar traslado a la Consellería competente en materia de urbanismo del contenido íntegro de aquél junto con el expediente completo tramitado, a efectos de que se pronuncie sobre el mismo. Una vez emitido dicho informe o transcurrido el plazo de tres meses desde la recepción del expediente completo, el Ayuntamiento procederá a aprobar definitivamente, en su caso, el Plan Especial.

Debe reseñarse que tanto la elaboración como la formulación del Plan se han efectuado de común acuerdo con los informes emitidos por el Ayuntamiento de La Coruña y al amparo de los Convenios firmados por la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de La Coruña, lo que pone de manifiesto la absoluta coherencia entre el planeamiento especial que ahora se tramita y el planeamiento general, así como también la compatibilidad y colaboración entre ambas Administraciones afectadas.

### C) Ámbito territorial del Plan Especial

El ámbito territorial del Plan Especial debe abarcar la zona de servicio del puerto, de acuerdo con lo establecido en el art. 18 de la Ley de Puertos, debiéndose incluir también las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades y las destinadas a tareas complementarias de aquellas (art. 15.1. de la Ley de Puertos).

En definitiva, se trata de ordenar coherentemente unas áreas y zonas que constituyen una unidad funcional y espacial (la zona de servicio), cuya gestión se atribuye a la Autoridad Portuaria.

No hay, sin embargo, precepto alguno en la Ley de Puertos, ni tampoco en el planeamiento urbanístico general, que exija en todo caso que dicha ordenación se instrumente a través de un único y exclusivo Plan Especial. Al contrario, en ocasiones se desaconsejará esta solución cuando la zona de servicio se extienda a distintos municipios, con soluciones urbanísticas diferentes y modelos territoriales no compatibles. Si se negara teóricamente la posibilidad de ordenar la zona de servicio mediante la división espacial en diversos Planes Especiales, en función del territorio y término municipal, se estaría en la práctica admitiendo que uno solo de los Municipios afectados, aún cuando lo fuera marginalmente, podría bloquear con éxito toda operación de ordenación urbanística y desarrollo del planeamiento general.

En consecuencia, dado que no existe impedimento legal alguno y que no se rompe la unidad funcional en la ordenación de la zona de servicio, resulta jurídicamente admisible plantear la ordenación del puerto de A Coruña en dos Planes Especiales que abarquen, respectivamente, los términos municipales de La Coruña y de Arteijo.

En el presente caso, esta solución viene especialmente aconsejada en tanto que los terrenos incluidos en el término municipal de Arteijo, y que ahora se han incorporado a la zona de servicio en virtud de su integración dentro de ésta en el proyecto de Plan de Utilización de los espacios portuarios, no tienen un uso portuario específico, sino que constituyen una zona de reserva para futuras ampliaciones, teniendo la consideración jurídica de dominio público portuario, al haberse aprobado el Plan de Utilización mediante Orden Ministerial de 28 de diciembre de 1999.

Todas estas razones avalan la solución adoptada de dividir la ordenación urbanística de la zona de servicio en dos ámbitos territoriales y en dos Planes Especiales, según el término municipal y la efectiva especialización de las superficies y funciones que realizan en el marco de la explotación portuaria.

### 1.3. Objetivos y metodología

El presente documento constituye la culminación de un proceso de trabajo en el que se ha ido precisando la ordenación de la zona de servicio mediante aproximaciones sucesivas.

Cronológicamente, en efecto, la ordenación de la zona de servicio del puerto de A Coruña se ha abordado mediante la redacción de dos documentos previos al presente Plan Especial. En primer lugar, el Plan de Utilización ya citado, en el que se contiene una nueva delimitación de la zona de servicio y, en segundo lugar, un documento de Avance de Plan Especial, que se elaboró en diciembre de 1995 y contenía un borrador de los principales instrumentos de ordenación a incorporar al Plan Especial y que sirvió de base para facilitar y ordenar un proceso de discusión, interno a la Autoridad Portuaria, sobre la ordenación espacial más adecuada para la zona de servicio del puerto, así como, sobre su articulación al entorno urbano y territorial.

Metodológicamente, la ordenación de la zona de servicio se ha desarrollado mediante dos elementos básicos:

- La división del suelo de la zona de servicio en unidades funcionales o físicas susceptibles de un tratamiento homogéneo.
- La elaboración de diversas alternativas de ordenación capaces de suscitar el debate sobre las aptitudes y posibilidades de cada área.

La división en áreas homogéneas ha constituido el instrumento, tanto de análisis detallado de la situación y expectativas de los terrenos e instalaciones incluidas en la zona de servicio, como, posteriormente, el marco de aplicación de la normativa urbanística. Las áreas homogéneas del análisis se han convertido o han dado lugar

a la áreas de normativa de la ordenación.

Tras la redacción e inicio de tramitación del Plan de Utilización, que definió las grandes directrices de desarrollo y localización de actividades en la zona de servicio, se estimaba necesario un proceso interno de discusión, en la medida en que:

La zona de servicio de la Autoridad Portuaria de A Coruña está constituida por un conjunto complejo de áreas, con características y usos diferentes, cuya ordenación exige la consideración de varias aproximaciones técnicas y la evaluación de sus aportaciones respectivas.

El puerto de A Coruña ha agotado prácticamente sus reservas de suelo y la línea de costa disponible en el interior de su actual emplazamiento, lo que le exige una reconsideración minuciosa de su ordenación para optimizar el aprovechamiento de sus escasos recursos.

El entorno de la zona de servicio constituye hoy día un espacio complejo y dinámico, con desarrollos inmobiliarios residenciales, industriales y de ocio, que buscan la proximidad de la lámina de agua y con una población cada vez más exigente en todo lo referente a la calidad ambiental y, por tanto, a la utilización del borde marítimo.

En ese contexto, se optó por recoger en el Avance varias alternativas de ordenación espacial, globales o puntuales, que se estimaban plausibles. De esta forma, trató de facilitarse la discusión y evaluación de las posibilidades de ordenación de la zona de servicio y la selección razonada de aquella que se desarrollará en profundidad.

Las alternativas de ordenación hicieron del Avance, básicamente, un instrumento para el debate interno del puerto, un catalizador de las discusiones de ordenación, que permitió elegir la opción que se desarrolla en este documento de Plan.

En ese sentido, se ha procurado despojar al documento de la información y los análisis que no contribuyan directamente a los objetivos mencionados, aportando sólo aquella documentación que sea imprescindible para comprender y evaluar los problemas o las soluciones concretas.

#### **1.4. Estructura del documento**

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

##### **A. Documento de Ordenación**

- I. Memoria de la Ordenación
- II. Estudio Económico-Financiero
- III. Normas Urbanísticas
- IV. Planos de Ordenación

##### **B. Documento de Información**

- V. Memoria de la Información
- VI. Planos de Información

Los documentos legalmente vinculantes del Plan Especial son los correspondientes al documento de Ordenación y, dentro de él, los de carácter normativo son las Normas Urbanísticas y los Planos de Ordenación.

La memoria y los planos de Información cumplen una función complementaria, de justificación de las opciones adoptadas, y fueron realizados en 1995, mientras los documentos de Ordenación lo fueron en 1996. Tras la emisión de los informes preceptivos y vinculantes de las Consellería de Política Territorial de fecha 14 de enero de 1998 y 15 de febrero de 2000, y de la Consellería de Cultura de fecha 11 de mayo de 1998 se han hecho en este último las oportunas correcciones para cumplir las prescripciones contenidas en los mismos.

## 1.5. Equipo Redactor

Dirección del Trabajo: Autoridad Portuaria de A Coruña

Director : D. Guillermo Grandío Chao

Jefe del Departamento de Explotación: D. Francisco Giráldez Barreiro

Equipo Redactor del Plan Especial:

Enrique Gilarranz , Arquitecto

Francisco Javier Jiménez de Cisneros, Doctor en Derecho; Profesor Titular de Derecho Administrativo, con el equipo de la Fundación Pablo de Olavide de la Universidad Autónoma de Madrid.

Julio Pozueta Echavarri, Doctor Ingeniero de Caminos; Profesor Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio, con el equipo técnico del Instituto Juan de Herrera, de la Universidad Politécnica de Madrid.

Colaboradores:

Dña. Luisa María Aba Garrote, arquitecto, para la definición del programa de usos y la configuración formal del área asociada al muelle de trasatlánticos.

D. José Antonio de Frutos, arquitecto, en aspectos relativos a la valoración histórico-artística del patrimonio de la Autoridad Portuaria.

D. Carlos de la Hoz de la Escalera, Ingeniero de Caminos, en aspectos de ordenación y definición del viario y estacionamientos.

## **I.2. BASES PARA LA ORDENACIÓN**

### **2.1. Síntesis de conclusiones del análisis**

#### **2.1.1. El desarrollo de los tráficos**

Desde que, en 1920, se inicia la serie de datos fiables disponibles sobre el movimiento de mercancías del Puerto de A Coruña, los valores de tonelaje han aumentado notablemente. En efecto, si en aquel año el Puerto mueve cerca de 176.000 toneladas, en 1994 ha alcanzado casi los doce millones, es decir, una cantidad casi setenta veces superior.

Sin embargo, la evolución de estas cifras no sigue un ritmo regular. Esquemáticamente, podrían distinguirse los siguientes períodos en la evolución del tráfico de mercancías por el Puerto de A Coruña:

Un largo período inicial, que se extiende hasta principios de los sesenta, con un volumen de tráfico que crece en torno a las diez mil toneladas anuales.

Un período de fuerte crecimiento, que comienza en los años cincuenta y se va incrementando en las décadas posteriores. En los sesenta, el aumento de tráfico se produce a razón de medio millón de toneladas anuales; posteriormente, tras algunas fluctuaciones (principalmente en los años setenta), ascenderá hasta alcanzar los doce millones de toneladas de tráfico total, valor en que el tráfico se ha estabilizado. La creación de la refinería y la puesta en marcha de algunas factorías serán las principales causas del gran crecimiento del volumen de tráfico portuario en la década de los sesenta.

### MOVIMIENTO DE TRAFICO. PUERTO DE A CORUÑA

AÑO	1920	1930	1940	1950	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
Tráfico x1000T	176	375	480	629	1.342	4.635	7.204	7.919	9.298	9.681	12.590

FUENTES: González Catoyra, A.: "Temas coruñeses". A Coruña, 1991; Puertos del Estado. Memoria de Actividades, 1993

Analizada la evolución del tráfico portuario, se observa que la media anual responde globalmente al esquema de períodos descrito en párrafos anteriores, y que en la última década se estabiliza en torno a los 12 millones de Toneladas, alcanzando su máximo en 1992 (año en que el tráfico total asciende a 13.263 miles de Toneladas).

Dentro de la última década, cabe destacar el gran salto de volumen de tráfico que se produjo entre 1985 y 1986, período en que se pasó de los 9.681 miles de toneladas a los 12.252 miles de toneladas, lo que significó un aumento relativo de un 27%.

Si analizamos la evolución de las grandes magnitudes del tráfico del Puerto de A Coruña entre 1974 y 1993, utilizando la media anual por quinquenios, para evitar la deformación que introducen las variaciones coyunturales, y las comparamos con la evolución de los tráficos en Puertos de la cornisa Norte de la Península y en el conjunto de los puertos españoles, pueden extraerse las siguientes conclusiones (ver cuadros adjuntos):

1. Entre los quinquenios considerados, la media anual del **tonelaje total** movido por el Puerto de La Coruña ha crecido en un 57,6%, mientras la correspondiente al conjunto de los puertos españoles lo hacía en un 35,2%. Respecto a los otros puertos, es el de Vigo el único cuyo crecimiento (35,9%) se acerca, aunque a distancia, al del puerto coruñés; el resto crece de manera prácticamente inapreciable (Gijón, 1,4%) o se encuentra en claro retroceso (Santander, -13,3% y Avilés, -57,9%).

Si comparamos los valores de crecimiento de A Coruña con los de Gijón, al tener ambos un volumen de movimiento portuario similar, observamos que la relación ha pasado de 1,403 a 3,493 a favor de La Coruña. Con el resto de los puertos tomados como comparación ocurre algo similar. Únicamente comparando con los valores globales nacionales, la diferencia no es tan amplia: de 0,043 a 0,050 igualmente favorable a A Coruña.

Entre los puertos españoles, en cuanto a tráfico total, no se observa variación sustancial en los últimos veinte años, el puesto ocupado ha ido fluctuando en una banda de valores cercanos al actual (puesto nº 7).

2. Analizando el crecimiento por tipos de tráfico, se observa que, en el movimiento de **graneles líquidos**, la media anual de A Coruña se ha elevado en un 44,3%, cifra muy superior al incremento del total nacional, 19,6%. La causa de este importante crecimiento se basa en el aumento de tráfico de derivados del petróleo.

Este hecho no puede darse en los puertos con los que estamos estableciendo comparaciones, puesto que carecen de refinería, y el tráfico de graneles líquidos es poco significativo respecto al tráfico total. Aún así, podemos observar que este tipo de movimiento desciende en Gijón y Santander (-39,5% y -59,1%, respectivamente), mientras que en Avilés y Vigo, pese a existir tendencias al alza (25,83% y 23,44%), los valores de tonelaje son muy poco representativos.

En cuanto al puesto ocupado respecto al resto de puertos españoles, no ha existido gran variación a lo largo de las últimas dos décadas: parece clara la tendencia del Puerto de A Coruña a ocupar el 5º puesto por volumen de graneles líquidos.

3. Por lo que respecta a los **graneles sólidos**, la media anual aumentó un 144,7% en el período estimado, valor sensiblemente por encima de las media nacional, 51,5%, o del resto de puertos comparados (el que registró mayor aumento en el mismo período fue el de Santander, con un 43,5%).

Esta evolución de los graneles sólidos se traduce en una mejora de la relación de tonelaje con todos los puertos de la cornisa Norte y con el total nacional. Esta mejora ha permitido al Puerto de A Coruña pasar del puesto 14 al 9.

4. Es sin duda en el movimiento de **mercancía general** donde la evolución del Puerto de A Coruña parece más incierta. En efecto, las cifras medias anuales del período considerado indican una evolución muy irregular del tonelaje de mercancía general, con grandes altibajos, si bien la diferencia absoluta indica un crecimiento del 23,8%.

El resto de los puertos comparados tienen, en general, tendencia a la baja, salvo el Puerto de Vigo, que aumenta en un 42,9%, y el de Ferrol, cuyo aumento es del 17,27%. Por su parte, la evolución nacional es claramente ascendente (67,86%).

Pero las cifras absolutas hacen destacar un hecho importante: la cifra de mercancía general de Vigo es 8,3 veces superior a la de A Coruña; El Ferrol, cuyo tráfico absoluto es casi cinco veces menor al del puerto coruñés, mueve, sin embargo, 1,23 veces más mercancía general que éste. Naturalmente, esta evolución implica una fuerte reducción de todos los valores relativos, y, en especial, los de Coruña-Vigo, Coruña-Ferrol y Coruña-Nacional, en cuanto a tonelaje de mercancía general.

Si atendemos al escalafón de Puertos Españoles, vemos que el lugar ocupado por el Puerto de A Coruña, para este tipo de mercancía, en los últimos veinte años, ha permanecido cercano al 26 (el que ocupa en la actualidad), si bien entre los años 1979 y 1987 existió una tendencia al ascenso. El hecho de que un puerto con la infraestructura, comunicaciones y categoría con que cuenta el Puerto de A Coruña ocupe el penúltimo lugar de entre todos los puertos del Estado, en cuanto a mercancía general, resulta, cuando menos, difícil de entender.

Estas diferencias parecen indicar una cierta dificultad del Puerto de A Coruña para captar una parte significativa de la dinámica económica de la región, en la medida en que ésta pueda expresarse a través del tráfico de mercancía general y de contenedores..

**5. El tráfico de contenedores** es, junto al tráfico de mercancía general, otra importante asignatura pendiente para el Puerto de A Coruña. En la actualidad, este tipo de tráfico es inexistente, debido, en parte, a que el puerto no dispone de un muelle de las dimensiones que requiere la manipulación y almacenaje de este tipo de tráfico.

**6.** El Puerto de A Coruña ocupa el tercer puesto en cuanto a **pesca descargada**, por detrás de Vigo y Las Palmas, lugar que ocupa hoy en día y viene manteniendo sin apenas cambios las últimas dos décadas. Sin embargo, analizando los datos, se observa que en la evolución de esta mercancía se ha producido una disminución de un 34,9% en el período considerado. Esta tendencia se observa igualmente en la media nacional, que desciende en un 11,2%, y en el caso del Puerto de Santander, donde la disminución es de un 50%, aunque en este caso la repercusión de este tipo de tráfico es mínima sobre el total.

El resto de los puertos comparados ven aumentados los valores de pesca capturada; en especial, el de Vigo (10,42%), que es el más directo competidor del coruñés en cuanto a este tipo de tráfico.

Entre los puertos de Galicia (El Ferrol-San Ciprián, A Coruña, Pontevedra, Vigo y Villagarcía de Arosa), La Coruña ocupa en la actualidad el primer puesto en cuanto a tráfico total, con un volumen de tráfico casi tres veces superior al de su inmediato competidor, el Puerto de El Ferrol-San Ciprián. Se encuentra también en el primer puesto en cuanto a movimiento de graneles líquidos, y desde 1991 ha perdido el liderazgo respecto a movimiento de graneles sólidos en favor del Puerto de El Ferrol-San Ciprián, debido a la incorporación de este último. Oscila entre el tercero y el cuarto en mercancía general, y ocupa el segundo lugar en tonelaje de pesca capturada, detrás de Vigo.

Estas cifras evidencian el ascenso del Puerto de El Ferrol-San Ciprián respecto a los tráficos de mercancía general y graneles sólidos, en perjuicio del Puerto de A Coruña, hecho aparentemente paradójico si comparamos instalaciones, infraestructuras o tráficos totales de ambos puertos, pero que tiene su explicación en la incorporación a la contabilidad de El Ferrol de los tráficos movidos por el nuevo puerto de San Ciprián, ligado a Alúmina Española y generador de un tráfico específico de graneles sólidos y mercancía general.

**EVOLUCIÓN DEL TRAFICO PORTUARIO TOTAL  
MEDIA ANUAL POR QUINQUENIOS (x1000T)**

	1974-78	1979-83	1984-88	1989-93
AVILÉS	5.807	4.938	3.893	3.676
FERROL	929	878	1.074	2.681
GIJÓN	12.381	11.900	11.457	12.556
SANTANDER	4.536	4.091	3.641	4.002
VIGO	2.426	2.866	2.866	3.299
A CORUÑA	8.148	8.344	11.074	12.840
NACIONAL	190.377	225.819	237.261	257.464
A CORUÑA/AVILÉS	1.403	1.679	2.844	3.493
A CORUÑA/FERROL	8.770	9.503	10.311	4.789
A CORUÑA/GIJÓN	0,658	0,701	0,967	1,023
A CORUÑA/SANTANDER	1,796	2,039	3,041	3,208
A CORUÑA/NACIONAL	0,043	0,037	0,047	0,050

Fuente: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1979, 1984, 1985 y 1993

**EVOLUCIÓN DEL TRAFICO DE GRANELES LÍQUIDOS  
MEDIA ANUAL POR QUINQUENIOS (x1000T)**

	1974-78	1979-83	1984-88	1989-93
AVILÉS	453	376	316	570
FERROL	129	97	38	149
GIJÓN	1.842	1.640	1.160	1.320
SANTANDER	1.780	1.332	797	687
VIGO	691	717	739	853
A CORUÑA	6.460	6.015	8.233	9.325
NACIONAL	98.445	109.377	112.787	117.744
A CORUÑA/AVILÉS	14,260	15,997	26,053	16,359
A CORUÑA/FERROL	50,077	62,010	216,657	62,584
A CORUÑA/GIJÓN	7,104	3,668	7,097	7,064
A CORUÑA/SANTANDER	3,629	4,516	10,330	13,573
A CORUÑA/VIGO	9,349	8,389	11,141	10,932
A CORUÑA/NACIONAL	0,0656	0,0549	0,0730	0,0791

Fuente: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1979, 1984, 1985 y 1993

**EVOLUCIÓN DEL TRAFICO DE GRANELES SÓLIDOS MEDIA ANUAL POR QUINQUENIOS  
(x1000T)**

	1974-78	1979-83	1984-88	1989-93
AVILÉS	3.262	2.978	2.171	1.223
FERROL	544	531	780	2.282
GIJÓN	9.332	9.404	9.650	10.736
SANTANDER	1.761	1.921	1.957	2.527
VIGO	661	484	462	419
A CORUÑA	949	1.318	1.505	2.322
NACIONAL	46.590	62.162	64.967	70.597
A CORUÑA/AVILÉS	0,290	0,443	0,693	1,899
A CORUÑA/FERROL	1,744	2,482	1,929	1,017
A CORUÑA/GIJÓN	0,102	0,140	0,156	0,216
A CORUÑA/SANTANDER	0,539	0,686	0,769	0,919
A CORUÑA/VIGO	1,435	2,723	3,257	5,542
A CORUÑA/NACIONAL	0,0204	0,0210	0,0232	0,0329

Fuente: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1979, 1984, 1985 y 1993

**EVOLUCIÓN DEL TRAFICO DE MERCANCÍA GENERAL  
MEDIA ANUAL POR QUINQUENIOS (x1000T)**

	1974-78	1979-83	1984-88	1989-93
AVILÉS	1.997	1.504	1.342	1.820
FERROL	191	232	220	224
GIJÓN	1.013	711	492	288
SANTANDER	813	721	788	724
VIGO	441	644	1.041	1.512
A CORUÑA	147	481	399	182
NACIONAL	31.776	39.210	44.803	53.340
A CORUÑA/AVILÉS	0,073	0,319	0,297	0,100
A CORUÑA/FERROL	0,769	2,073	1,814	0,812
A CORUÑA/GIJÓN	0,145	0,676	0,811	0,632
A CORUÑA/SANTANDER	0,180	0,667	0,506	0,251
A CORUÑA/VIGO	0,333	0,747	0,383	0,120
A CORUÑA/NACIONAL	0,0046	0,0123	0,0089	0,0034

Fuente: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1979, 1984, 1985 y 1993

**EVOLUCIÓN DEL TRAFICO DE PESCA DESCARGADA  
MEDIA ANUAL POR QUINQUENIOS (x1000T)**

	<b>1974-78</b>	<b>1979-83</b>	<b>1984-88</b>	<b>1989-93</b>
AVILÉS	10	12	15	16
FERROL	2	2	2	2
GIJÓN	4	3	3	5
SANTANDER	12	8	6	6
VIGO	144	172	188	159
A CORUÑA	109	37	100	71
NACIONAL	1.289	1.353	1.350	1.145
A CORUÑA/AVILÉS	10,900	3,093	6,666	4,437
A CORUÑA/FERROL	54,500	18,500	100,000	71,000
A CORUÑA/GIJÓN	27,250	12,330	33,333	14,200
A CORUÑA/SANTANDER	9,083	4,630	16,666	11,833
A CORUÑA/VIGO	0,757	0,215	0,532	0,447
A CORUÑA/NACIONAL	0,0845	0,0273	0,0740	0,0620

Fuente: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1979, 1984, 1985 y 1993

**NUMERO QUE OCUPA EL PUERTO DE LA CORUÑA  
ENTRE LOS PUERTOS ESPAÑOLES  
(por tipo de tráfico y tonelaje)**

<b>AÑO</b>	<b>Tráfico total</b>	<b>Graneles Líquidos</b>	<b>Graneles Sólidos</b>	<b>Mercancía General</b>	<b>Pesca capturada</b>
1973	8	5	14	26	5
1974	8	5	13	27	3
1975	9	5	12	25	3
1976	9	6	11	25	3
1977	9	6	13	25	3
1978	9	8	12	25	3
1979	10	8	12	22	3
1980	9	7	12	11	3
1981	9	6	12	21	4
1982	9	8	11	22	3
1983	10	6	11	22	3
1984	10	6	11	21	3
1985	8	6	11	21	3
1986	6	5	11	19	3
1987	7	5	11	21	3
1988	4	4	10	25	3
1989	5	4	9	25	3
1990	7	5	10	26	3
1991	8	5	10	26	3
1992	5	4	11	26	4
1993	7	5	9	26	3

FUENTE: Puertos del Estado. Memorias de actividades, 1979, 1984, 1985 y 1993

**NUMERO QUE OCUPA LA CORUÑA ENTRE LOS PUERTOS DE GALICIA  
(por tipo de tráfico y tonelaje)**

<b>AÑO</b>	<b>Tráfico total</b>	<b>Graneles Líquidos</b>	<b>Graneles Sólidos</b>	<b>Mercancía General</b>	<b>Pesca capturada</b>
1973	1	1	1	4	2
1974	1	1	1	4	2
1975	1	1	1	3	2
1976	1	1	1	3	2
1977	1	1	1	2	2
1978	1	1	1	2	2
1979	1	1	1	2	2
1980	1	1	1	1	2
1981	1	1	1	2	2
1982	1	1	1	2	2
1983	1	1	1	2	2
1984	1	1	1	2	2
1985	1	1	1	2	2
1986	1	1	1	2	2
1987	1	1	1	2	2
1988	1	1	1	3	2
1989	1	1	1	3	2
1990	1	1	1	4	2
1991	1	1	1	4	2
1992	1	1	2	4	2
1993	1	1	2	4	2

FUENTE: Puertos del Estado. Memorias de actividades, 1979, 1984, 1985 y 1993

### **2.1.2. Problemática funcional y de ordenación**

Del análisis técnico y funcional detallado, cuya pormenorización se presenta en el Documento B de este Plan Especial, pueden destacarse las siguientes conclusiones:

La escasez general de suelo, debida al agotamiento de las superficies terrestres y de la línea de costa utilizables en la ría de A Coruña y las enormes dificultades técnicas existentes para el desarrollo de localizaciones alternativas, dadas las altas inversiones requeridas y la existencia de otros puertos próximos.

Las dimensiones inadecuadas de la práctica totalidad de las instalaciones comerciales (anchuras de muelles y superficies terrestres) para optar a otros tipos de tráfico (Contenedores, Ro-Ro, mercancía general) e, incluso, para el desarrollo de los existentes.

La compleja localización de usos en la zona de servicio, que se concreta en:

- La separación del puerto comercial en dos partes, Calvo Sotelo y San Diego-Centenario, por interposición del pesquero.
- La disgregación de la actividad pesquera, al construirse la dársena de Oza, que quedaría separada por el Puerto Petrolero y el área de San Diego.
- La introducción de usos ciudadanos en Playa de Oza, cuyo único acceso se realiza a través de la zona de servicio.

La ausencia prácticamente total de controles de entrada, con los problemas de funcionamiento y seguridad asociados. Estos últimos referidos a las mercancías, pero, también, a aquellas personas que, sin trabajar en el puerto y, por tanto, con desconocimiento de los riesgos que una infraestructura de este tipo implica, entran y se mueven por la zona de servicio. La seguridad de personas y mercancías y la propia funcionalidad del puerto hace necesario proceder al cierre de las instalaciones comerciales y pesqueras mediante un dispositivo eficaz de control de accesos.

### **2.1.3. Estructura viaria y ferroviaria**

#### **Accesos viarios**

En la actualidad, la zona de servicio del puerto en A Coruña cuenta con varios accesos viarios principales. Dada la situación relativa del puerto respecto a la ciudad, los accesos comunican la zona de servicio con las redes de carreteras, nacionales o regionales y , en concreto, con la autopista A-6, a través de las calles del casco urbano. La situación de los accesos es la siguiente:

El acceso Sur: es el acceso más directo a la zona de servicio y permite la entrada al Puerto con escasa utilización del viario urbano. En efecto, en su aproximación a la ciudad, la autopista A-6 sigue una dirección de Este a Oeste y discurre paralela al borde portuario por detrás de la Estación ferroviaria de San Diego, hasta convertirse en una vía urbana, la Avenida del Ejército. Precisamente, a la altura de la Estación, en su primera intersección urbana, es atravesada perpendicularmente por la Avenida de Ramón y Cajal, cuya prolongación constituye el acceso Sur al puerto.

El acceso Oeste, que se realiza por la Avenida de Alfonso Molina, a la que desembocan importantes vías como la A-6 y la A-9, que recogen todo el tráfico del abanico de poblaciones que rodean La Coruña por el Sur. Esta avenida se prolonga por detrás del Muelle de Linares Rivas, y permite acceder al Puerto en la Plaza de Orense. Este acceso implica la utilización de la red viaria urbana a lo largo de unos 750 metros de recorrido.

El conjunto de accesos en las áreas del Norte, constituidos por el eje de la Avenida del Alférez Provisional-Avenida de La Marina-Paseo Marítimo, que discurren paralelos al borde portuario.

Estos accesos se concretan en cinco entradas a la zona de servicio del puerto, que están situadas en: la Dársena de La Marina, los Cantones "Entrejardines", la Plaza de Orense, únicamente de salida, la Palloza y San Diego, respectivamente. De ellas, solamente las de la Dársena de La Marina, Plaza de Orense y San Diego están abiertas al tráfico rodado.

La entrada al Puerto por la Dársena de la Marina dispone de un control de accesos mediante llaves magnéticas, mientras que la entrada principal al Puerto por la Puerta de San Diego dispone de un control de acceso efectivo, mediante tarjetas magnéticas y servicio permanente de personal de vigilancia de este Puerto. De esta forma, disponemos de un control eficaz de las entradas al Puerto, algo que constituye una exigencia funcional cada vez más imperativa en los puertos comerciales.

En cuanto a la estructura viaria interna, en la zona de servicio, existe un vial distribuidor, que arranca de las puertas de la Dársena de la Marina, y discurre por la parte posterior de los muelles de Transatlánticos, Batería, arranque del Muelle de Calvo Sotelo, Linares Rivas, La Palloza y San Diego. Su longitud aproximada es de 2.400 metros, y tiene un ancho de 10,5 metros. De este vial longitudinal parten ramales hasta los distintos muelles. Funcionalmente, esta estructura interna resulta adecuada a la forma y utilización de la zona de servicio, quedando por resolver únicamente las intersecciones de los puntos de acceso.

En síntesis, la problemática en cuanto a accesos rodados del puerto de A Coruña se concreta en:

- Existencia de accesos rodados que precisan la utilización del viario urbano para conectar el puerto con la red de carreteras.

### **Acceso ferroviario**

El puerto de A Coruña cuenta con una red interna de ferrocarriles, ancho RENFE, con una longitud total de vías de 11.251 metros, y que está conectada a la Estación de mercancías de San Diego. El enlace entre las redes interna y externa se produce en el extremo Sureste del Puerto, a través de la puerta existente en el límite que separa el Puerto Petrolero y el Muelle de San Diego.

Tras pasada esta puerta, en el interior de la zona de servicio, la vía se bifurca. Un ramal en dirección Norte da servicio al Muelle de San Diego, prolongándose, posteriormente, hasta el Muelle del Centenario. El otro atraviesa la zona de San Diego hacia el Puerto Pesquero, y discurre por detrás de los muelles de la Palloza y Linares Rivas, permitiendo la carga del pescado.

En el arranque del Muelle de Calvo Sotelo, el ramal se bifurca de nuevo para dar servicio a sus dos cantiles y continúa a lo largo del puerto para facilitar el servicio al muelle de La Batería.

En conjunto, la red ferroviaria no presenta problemas significativos y puede adaptarse con facilidad a las necesidades de una nueva ordenación de la zona de servicio.

## **2.2. El marco de desarrollo del Plan Especial**

### **2.2.1. Las propuestas de la Autoridad Portuaria**

#### **2.2.1.1. El Plan de Utilización**

Tal como se ha mencionado, la Autoridad Portuaria de A Coruña aprobó el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, que además fue aprobado mediante Orden Ministerial de 28 de diciembre de 1999.

Dicho plan contiene una propuesta de asignación de usos a las diferentes áreas que componen la zona de servicio, que reproduce o modifica los existentes, y que refleja los objetivos y expectativas de la Autoridad Portuaria.

El presente Plan Especial considera, lógicamente, el contenido del Plan de Utilización como una de sus principales bases de partida para proceder a la ordenación de la zona de servicio.

En ese sentido, pueden destacarse como las principales propuestas del Plan de Utilización con incidencia en la ordenación espacial:

A) Aunque el Plan de Utilización prevé la construcción de diques y muelles fuera de la Ría de La Coruña, en el término municipal de Arteixo, las enormes dificultades que implicaría la construcción, de lo que sería el nuevo puerto exterior, aconsejan optimizar el aprovechamiento del suelo en la actual zona comercial del puerto (muelles de la Batería, Calvo Sotelo, Centenario y San Diego), lo que implica la reconsideración de su viario interno, la organización de las zonas de almacenaje, la disposición de áreas de estacionamiento, etc.

B) La calificación como uso Pesquero de la dársena de Oza, donde la Autoridad Portuaria pretende concentrar las instalaciones relativas al ciclo del buque. Esta calificación implica:

- La configuración de un nuevo enclave en la zona de servicio, que requiere un acceso en condiciones y el establecimiento del correspondiente control de entrada.
- La reestructuración de las antiguas instalaciones del puerto pesquero que, al despejarse de las actividades del ciclo del buque, deben reordenarse para proporcionar un eficiente soporte al ciclo del pescado, para el que la Autoridad Portuaria dispone de varios proyectos en redacción, reciclando hacia otros usos los espacios que resulten innecesarios.
- El diseño de una buena conexión terrestre entre ambas dársenas pesqueras, que facilite las relaciones funcionales existentes entre ellas.

C) La calificación con uso Náutico Deportivo de la dársena y antedársena de la Marina, así como la calificación con uso Mixto, Complementario Terciario y Equipamiento de la explanada triangular asociada al muelle de Transatlánticos. Ambas calificaciones exigen la reconsideración de la ordenación del conjunto del área. En particular, los usos propuestos por el Plan de Utilización implican:

- Reordenación general del viario del conjunto, en particular, en la zona de los jardines (Av. de la Marina) y en los accesos a la dársena deportiva y a la explanada.
- Localización y diseño de los edificios necesarios para el servicio de la dársena deportiva y de los usos recreativos y comerciales asociados.

- Definición de la edificación y usos concretos a desarrollar en el triángulo asociado al muelle de trasatlánticos. Diseño de conexiones con la ciudad y con la dársena deportiva de la Marina.

D) La desafectación y dedicación turístico recreativa de la playa de Oza, cuyo principal acceso discurre a través de la zona de servicio. El Plan Especial debe estudiar el diseño y carácter de este acceso, así como la disposición o no de un área de estacionamiento asociada al mismo.

E) La propia estructura de usos del Plan de Utilización, con dos ámbitos separados en que se realizan actividades comerciales y otros dos, igualmente separados, en que se concentran las instalaciones pesqueras, exige planificar una ordenación que:

- Defina un esquema de circulación terrestre interna al puerto que ordene los tráficos generados por cada ámbito, mediante una red viaria y ferroviaria principal, que tenga en cuenta la próxima construcción del nuevo acceso al puerto.
- Delimite con precisión los diferentes recintos de acceso controlado, necesarios para la gestión portuaria, y localice sus puntos de acceso y control.

### **2.2.1.2. Proyectos de la Autoridad Portuaria**

Dentro de su gestión del puerto, la Autoridad Portuaria ha desarrollado o está desarrollando algunos estudios y proyectos sobre áreas concretas de la zona de servicio o sobre puntos especialmente importantes de la misma.

Por su importancia en la ordenación general de la zona de servicio, es necesario analizar y valorar estos proyectos, de cara, sobre todo, a prever los problemas que pudieran plantear y a enmarcarlos en una propuesta de ordenación coherente para el conjunto.

Los proyectos y obras de la Autoridad Portuaria de mayor repercusión para la ordenación y encaje de la zona de servicio son:

Instalaciones comerciales:

- Proyecto de ampliación del muelle del Centenario.
- Proyecto de habilitación del atraque Sur del muelle del Centenario.

Instalaciones pesqueras:

- Proyecto de lonja e instalaciones pesqueras en el muelle de Linares Rivas.
- Proyecto de acondicionamiento e instalaciones en la dársena de Oza.

Instalaciones náutico-deportivas:

- Proyecto de dársena deportiva en la Marina y puerto de invernada en Oza.

A continuación se exponen los elementos principales y estado de cada uno de estos proyectos, así como un análisis de los problemas y oportunidades de ordenación o encaje que plantean, acompañados de algunas observaciones.

### **PROYECTOS DE HABILITACIÓN DEL ATRAQUE SUR Y AMPLIACIÓN DEL MUELLE DEL CENTENARIO**

Actuaciones que define:

- Construcción de nueva línea de atraque en el lado Sur del muelle del Centenario, definida en distintos proyectos y fases.
- Prolongación del muelle del Centenario 130 metros hacia el Este.
- Nueva línea de ferrocarril por el sur para el servicio de la nueva terminal de carbones.

Estado: En construcción.

Problemas y oportunidades de ordenación o encaje que suscita:

- Reconsideración de la ordenación del muelle y de la situación de las vías internas.

Observaciones:

- Se trata de varios proyectos diferentes.
- Se ha hecho un estudio de impacto ambiental y redactado el proyecto de una terminal cubierta para carbones. Hecha la tramitación medioambiental con arreglo a la legislación vigente el Ministerio de Medio Ambiente emitió Resolución publicada en el BOE de 23 de septiembre de 1997 en la que se declara la innecesariedad de la declaración de impacto ambiental y se establecen determinadas prescripciones a cumplir, tanto en la ejecución como en la posterior explotación de las obras.
- Está en tramitación una instalación anticontaminante para la manipulación de graneles agroalimentarios.

### **PROYECTO DE NUEVA LONJA E INSTALACIONES PESQUERAS EN EL MUELLE DE LINARES RIVAS.**

Actuaciones que define:

- Construcción de una nueva lonja de pescado y almacenes de exportadores, de características adecuadas a la Directiva Comunitaria 91/493/CEE, de 22 de julio de 1991 (Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 24 de septiembre de 1991) por la que se fijan las normas sanitarias aplicables a la producción y a la puesta en el mercado de los productos pesqueros.
- Nuevo vial interno y de conexión con el muelle de Calvo Sotelo, intersecciones y aparcamientos.

Estado: En avanzado estado de redacción.

Problemas y oportunidades de ordenación y encaje que suscita:

- Coordinar la disposición del acceso a las instalaciones pesqueras con el acceso al puerto comercial, con controles de acceso que requieran el mínimo personal.
- Completar su ordenación interna, sobre todo, en lo que respecta a la disposición de estacionamientos.

### **PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO E INSTALACIONES EN LA DÁRSENA DE OZA**

Actuaciones que define:

- Construcción de edificios para acoger a las actividades asociadas a la dársena pesquera. En particular: nave para el secado de redes, tinglados para armadores de altura y bajura, fábrica de hielo y otros locales
- Construcción de pantalanés de altura y bajura.

Estado: redactado un Plan Director para el conjunto, así como los proyectos de edificios y los de pantalanés, habiéndose ejecutado los segundos y en fase avanzada de ejecución los primeros.

Problemas y oportunidades de ordenación o encaje que suscita:

- Diseño de un acceso adecuado.

### **PROYECTO DE DÁRSENA PARA EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN LA MARINA**

Actuaciones que define:

Creación de un centro náutico-deportivo de calidad en el centro de la ciudad, a explotar en régimen de gestión indirecta mediante concurso público. Incluye:

- Construcción de pantalanés para embarcaciones deportivas en la dársena y antedársena.
- Definición de la urbanización y edificios para dar servicio a la dársena.
- Incluye también el proyecto de una zona de invernada en la dársena de Oza.

Estado: Redactado el anteproyecto y un estudio de viabilidad económica.

Problemas y oportunidades de ordenación o encaje que suscita:

- Coordinación general de programa y diseño con las propuestas de la explanada del muelle trasatlántico.
- Estudio y diseño de la solución de los accesos y estacionamientos en la Avenida de la Marina.

Observaciones:

- La dársena de la Marina constituye un punto central de la ciudad de La Coruña cuyo tratamiento debe hacerse con sumo cuidado. Se considera especialmente importante la coordinación de actuaciones con las de la explanada del muelle de trasatlánticos.

## **OTRAS ACTUACIONES**

Prácticamente construido e instalado el sistema de control integral de accesos a la zona portuaria, así como la recuperación del cierre actual del puerto.

En ejecución un tendido de red de fibra óptica, con sistema cerrado de televisión, dispositivos de alarma y emergencia, etc.

### **2.2.2. Exigencias externas a la Autoridad portuaria**

En tanto que instrumento de ordenación urbanística integral de la zona de servicio, uno de los cometidos principales de un Plan Especial es analizar las expectativas existentes sobre su ámbito y tratar de compatibilizarlas mediante una ordenación que resuelva sus posibles desacuerdos.

En los apartados anteriores, se han expuesto, de un lado, las cuestiones relativas a la ordenación que se derivan del Plan de Utilización aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria y, de otro, los proyectos en redacción o ejecución por el puerto.

En conjunto, estos documentos concretan especialmente los objetivos y criterios de ordenación de la Autoridad Portuaria para la zona de servicio.

Para completar la visión de las expectativas o exigencias que presionan sobre la zona de servicio, es necesario tratar de detectar aquellas que corresponden a actores sociales externos a la Autoridad Portuaria.

Básicamente, puede decirse que existen dos tipos de actores que pueden expresar exigencias o sugerencias sobre el uso y la ordenación de la zona de servicio, en diferentes grados de concreción. Por un lado, otras administraciones públicas, los ciudadanos, con sus empresas y asociaciones. Las primeras pueden pronunciarse explícitamente sobre la zona de servicio a través de instrumentos formales y legales, como los planes de urbanismo, mediante declaraciones o documentos programáticos o, incluso, a través de proyectos concretos. Por su parte, los ciudadanos y sus asociaciones suelen expresar sus exigencias de manera menos formalizada, la mayoría de las veces sólo analizable de forma indirecta a través de su reflejo en los medios de comunicación, aunque a veces llegan a peticiones más concretas incluso en forma de proyectos.

Con objeto de recoger las expectativas de estos actores, se ha procedido a sintetizar la información recogida de tres tipos de fuentes:

- Por una parte, los proyectos redactados o en elaboración por entidades diferentes de la Autoridad Portuaria.
- Por otra, los planes urbanísticos vigentes y los convenios suscritos, que expresan, en buena medida, las posiciones de las instituciones locales y autonómicas.
- Finalmente, los artículos e informaciones sobre el puerto, aparecidos en la prensa regional, entre 1990 y 1995, de los que pudieran deducirse exigencias sobre la zona de servicio o, al menos, evaluaciones críticas sobre algunos aspectos del uso u ordenación de la misma.

### **2.2.2.1. Proyectos externos a la Autoridad Portuaria**

Están en diverso grado de tramitación tres proyectos externos a la Autoridad Portuaria con incidencia en la ordenación de la zona de servicio:

- El proyecto de nuevo acceso viario al puerto por el Sur, redactado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia.
- El proyecto de estacionamiento subterráneo en la Av. de la Marina, promovido por la asociación de comerciantes Obelisco.
- Estudio de implantación de una nueva subestación transformadora de 220/15 kV en sustitución del centro de transformación del Muelle de la Batería, promovido por Unión Fenosa.

En resumen, los problemas de ordenación que suscitan estos proyectos son:

#### **PROYECTO DE NUEVO ACCESO VIARIO AL PUERTO POR EL SUR**

Actuaciones que define:

- Construcción de una carretera de acceso al puerto en la zona de Oza, desde la red de autopistas.

Estado: el proyecto ha sido redactado por la Demarcación de Carreteras del Estado.

Problemas y oportunidades de ordenación o encaje que suscita:

- El proyecto exigirá reconsiderar el conjunto de la organización viaria y ferroviaria del puerto, lo que constituye una oportunidad para racionalizar su disposición y uso.
- Precisar el estudio detallado del punto de acceso y su articulación con la red viaria interna a la zona de servicio.

Observaciones:

- Se trata de un proyecto de gran importancia para el funcionamiento del puerto, que podrá tras su construcción contar con un acceso plenamente autónomo, lo que reducirá considerablemente los impactos negativos respectivos entre la circulación portuaria y la urbana.
- La Autoridad Portuaria está estudiando un proyecto de variante de carretera de acceso al Varadero de Oza, en coordinación con el nuevo acceso.

## **PROYECTO DE ESTACIONAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LA AV. DE LA MARINA.**

Actuaciones que define:

- Construcción de un estacionamiento subterráneo para 400 plazas.
- Remodelación del viario y urbanización de superficie.

Estado: redactado un proyecto básico o anteproyecto por la asociación de comerciantes El Obelisco.

Problemas y oportunidades de ordenación o encaje que suscita:

- El proyecto implicaría la reconsideración del viario de su entorno y la dotación y disposición de las plazas de estacionamiento previstas para la dársena deportiva.

Observaciones:

- El proyecto es de considerable complejidad técnica y ocupa, en su mayor parte, el subsuelo de los terrenos que el Plan de Utilización propone desafectar de la zona de servicio y su paso a propiedad patrimonial.
- La solución propuesta por la asociación "El Obelisco" adolecía de considerables deficiencias y suponía graves perjuicios para la zona de servicio, dada la localización elegida para los accesos.
- Con objeto de resolver las deficiencias observadas y salvaguardar los intereses de la Autoridad Portuaria, se ha redactado una propuesta alternativa de diseño, aunque se sitúe fuera de su ámbito espacial, a fin de que pueda comprenderse la ordenación viaria de superficie propuesta en sus inmediaciones. Se adjuntan esquemas de ambas propuestas.

## **ESTUDIO DE IMPLANTACIÓN DE SUBESTACIÓN ELÉCTRICA 220/15 Kv EN EL MUELLE DE LA BATERÍA**

Actuaciones que define: Construcción de una nueva subestación eléctrica en sustitución del actual centro de transformación sito en dicho muelle.

Estado: Redactado un estudio básico, sin llegar a la consideración de anteproyecto, por la empresa Unión Fenosa.

Observaciones: La implantación de esta nueva subestación, de mayor volumen que la existente, es necesaria para resolver la gran demanda de suministro eléctrico en la zona de influencia de este entorno.

### **2.2.2.2. Planes urbanísticos y convenios.**

Puede considerarse que existen tres documentos urbanísticos con repercusión sobre la zona de servicio del puerto en el municipio de La Coruña:

- El Plan General de Ordenación Urbana de La Coruña, de 1998
- El Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Casco Antiguo.
- La Declaración de Conjunto Histórico-artístico del casco antiguo de La Coruña, de 1984.
- El Convenio de Colaboración sobre ordenación urbanística de la zona de servicio suscrito entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de La Coruña en 1990.

A continuación se sintetizan las determinaciones mas significativas de cada uno de estos tres documentos, en lo que se refiere a la ordenación de la zona de servicio del puerto:

#### **PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE LA CORUÑA**

El Plan General de Ordenación Urbana de La Coruña, aprobado definitivamente en 1998, clasifica la zona de servicio del puerto en la bahía como Suelo Urbano, con calificación definitiva como zona portuaria, a excepción del dique de abrigo, que se incluye en el suelo no urbanizable protegido,

En su interior, distingue la subclasificación de puerto turístico-deportivo para el área de la dársena de la Marina y la zona de servicio situada al Este de la misma, hasta el dique de abrigo, y las de puerto comercial, pesquero, petrolero carbonero, industrial, etc, que se aplican a las diversas áreas del puerto con esos usos.

En cuanto a parámetros urbanísticos, el Plan General no establece ninguno para la zona portuaria, que se remite a estos efectos al Plan Especial que la desarrolle.

#### PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN Y REFORMA INTERIOR DEL CASCO ANTIGUO

En la actualidad está en redacción un Plan Especial de Reforma Interior del casco antiguo que incluye parte de la zona de servicio situada al Este de la Dársena de la Marina. Aunque todavía no ha sido aprobado, en dicho plan no se establecen determinaciones sobre la zona de servicio del puerto a la que afecta, remitiéndose su ordenación al Plan Especial de ordenación de la zona de servicio.

#### DECLARACIÓN DE CONJUNTO HISTÓRICO ARTÍSTICO

La Consejería de Educación y Cultura de la Xunta declaró Conjunto-Histórico-artístico de La Coruña a una buena parte del casco antiguo de la ciudad. En dicha declaración, recogida en el D.O.G. el 22 de marzo de 1984, se incluye una parte de la zona de servicio del puerto.

En concreto, se consideran dos ámbitos de la zona de servicio. Dentro de la zona Segunda del Conjunto se incluye el recinto que va desde Ambrosio Feijó, incluyendo la Dársena de la Marina hasta el castillo de San Andrés. Dentro de la zona de Respeto, se incluye la zona de servicio comprendida desde Méndez Núñez hasta el dique de Abrigo, excluyendo la anterior, tal como puede verse en el esquema adjunto.

Aunque la Declaración no incluye una normativa específica, la zona queda sometida a la legislación general de este tipo de conjuntos, de forma que cualquier construcción sobre ella requerirá Informe de la Consejería.

#### CONVENIO ENTRE EL AYUNTAMIENTO Y LA AUTORIDAD PORTUARIA

El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria suscribieron el 27 de Abril de 1990 un Convenio de Colaboración sobre la ordenación urbanística de la zona portuaria y su entorno.

En síntesis, el Convenio divide la zona de servicio en tres tipos de áreas de actuación: las de actuación municipal, las de actuación conjunta y las de actuación portuaria.

El área de actuación municipal, que comprende los espacios de la Av. del Alférez Provisional y de la Dársena, Av. de Linares Rivas y Av. de Primo de Rivera, se cede en uso al Ayuntamiento, garantizándose al puerto las servidumbres de circulación, accesos, manipulación de mercancías y otros usos portuarios. No obstante, cualquier proyecto municipal debe ser notificado al Puerto para que éste pueda expresar en el plazo de un mes su posible discrepancia.

De acuerdo con el Convenio, el área de actuación conjunta, cuya delimitación puede verse en el esquema adjunto, deberá ordenarse urbanísticamente con la conformidad de ambas partes y respondiendo a unos criterios básicos, que en síntesis son:

- Permitir el libre acceso de los ciudadanos e impulsar la construcción de un Paseo Marítimo, tanto peatonal como rodado.
- Asegurar la continuidad de las circulaciones portuarias.
- Garantizar el correcto desenvolvimiento de los tráficos nobles del puerto, tales como el deportivo y el turístico.

Los estudios sobre esta zona deben sufragarse conjuntamente y las obras se adjudicarán al Ayuntamiento, si son urbanas, y al puerto, si son portuarias.

Finalmente, en el área de actuación portuaria los proyectos sólo requerirán la notificación al Ayuntamiento.

En otra cláusula del Convenio, la sexta, el Ayuntamiento se compromete a estudiar el posible trazado de un nuevo acceso al puerto en la zona de Oza.

El Convenio finaliza con la creación de una Comisión de Seguimiento.

### 2.2.2.3. La zona de servicio en la prensa

De los contenidos de la prensa local, diarios el Ideal Gallego, el Correo Gallego y la Voz de Galicia, así como de algunos diarios o revistas nacionales, desde enero de 1990 a marzo de 1995, se han deducido los temas que más parecen preocupar a la población del entorno de la zona de servicio o a sus organizaciones y asociaciones, así como, en algunos casos, las tomas de postura explícitas de algunos de ellos.

De ellos, los temas más recurrentes planteados por personas ajenas a la Autoridad Portuaria y no referidos a datos de tráfico o de entrada y salida de buques han sido :

- La suciedad o contaminación de las aguas del puerto, denunciada en diversas ocasiones, a lo largo de todo el período.
- La construcción de la dársena de Oza, que supuso una polémica con participación del alcalde de Oleiros y diversos grupos de vecinos.
- La construcción de una terminal carbonera, recibida en general negativamente.
- La construcción del paseo marítimo, ampliamente apoyada.
- Los conflictos pesqueros.
- El problema del estacionamiento en el interior del puerto, reclamado por comerciantes y apoyado por el alcalde de La Coruña.
- Los problemas de acceso y congestión circulatoria en torno al puerto.

De estos temas, los más importantes de cara al Plan Especial serían los que pudieran tener mayor incidencia en la ordenación o pudieran resolverse a través de ella. En ese sentido habría que subrayar, en primer lugar, los referidos a los accesos y al estacionamiento, ambos de plena competencia del Plan Especial. El tema de la terminal carbonera y, más en general, el de los usos portuarios concretos a ubicar en cada área, aunque es también competencia del Plan Especial, viene en gran medida condicionado por el Plan de Utilización aprobado por la Autoridad Portuaria, con el que aquél debería ser coherente. En cuanto al resto de los temas avanzados, no parecen de incidencia significativa en la ordenación.

En el apartado V.2, "Análisis y bases de ordenación por áreas" (documento B, de Información), epígrafe 9.3 se han inventariado todos los artículos aparecidos en la prensa en los últimos años, agrupados por el área concreta a que se refieren.

### **I.3. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL**

De acuerdo con estas conclusiones y con la problemática y exigencias sobre la zona de servicio puestas de relieve en los apartados precedentes, se sintetizan a continuación los principales objetivos relativos a la ordenación y encaje de zona de servicio del puerto, que el presente Plan Especial asume:

#### **3.1. Objetivos generales de la ordenación**

Los objetivos generales adoptados en el presente Plan Especial son:

Definición precisa de las diferentes áreas funcionales de la zona de servicio, de forma que puedan desarrollarse las distintas operaciones portuarias en las condiciones de eficacia requeridas.

Definición de la red viaria y ferroviaria principal del puerto, considerando la construcción del nuevo acceso en Oza y las distintas áreas funcionales del puerto, y sus conexiones a las redes nacionales.

Delimitación, con arreglo a los proyectos en curso, de los ámbitos para los que debe organizarse el control de acceso y de aquellos que serán de libre acceso ciudadano.

Diseño del punto de acceso a la zona de servicio en Oza y de la intersección de acceso y controles al puerto Pesquero y área del Centenario-San Diego.

Ordenación general del estacionamiento en la zona de servicio, con arreglo a la señalización recientemente realizada.

Establecimiento de áreas de normativa homogénea en el interior de la zona de servicio y parámetros básicos asociados.

### 3.2. Objetivos por áreas

Los objetivos concretos considerados por áreas son:

#### A. Dique de abrigo-muelle de trasatlánticos

Definición global de la ordenación del área considerando:

- La integración puerto-ciudad.
- Las necesidades funcionales y financieras de la dársena deportiva.
- El fomento de las escalas de cruceros y la promoción de La Coruña como puerto base, lo que requerirá de actuaciones complementarias externas (hoteles, etc).
- Su conexión con el área urbana y los proyectos de estacionamientos subterráneo y viario.
- La demanda potencial de actividades y la capacidad de edificación que puede admitir.
- La ordenación de las embarcaciones menores y artesanales en el área de las Ánimas.

Diseño del entorno de la dársena de la Marina y ordenación de la lámina de agua.

Definición del programa de usos y parámetros urbanísticos para la explanada del Muelle de Trasatlánticos, de cara a la convocatoria de un concurso de ideas.

#### B. Puerto Pesquero

En general, promover actuaciones con el objetivo de consolidar la posición del puerto de La Coruña en la primera línea de la pesca en la Unión Europea, y en particular:

Encaje de los proyectos de nueva Lonja e instalaciones asociadas en el muelle Linares Rivas.

Definición del vial interno y de comunicación con el muelle de Calvo Sotelo.

Rectificación y simplificación del trazado ferroviario.

Definición precisa de las áreas de estacionamiento, acceso y maniobra.

Remodelación profunda del muelle del Este, abandonando usos caducos.

#### C. Muelles del Centenario-San Diego

Establecer una ordenación que promueva instalaciones que eliminen los impactos ambientales derivados de las operaciones de carga y descarga y permitan la fijación de tráfico en el área.

Promover operaciones de trasbordo y distribución de graneles agroalimentarios.

Reordenación del viario considerando el nuevo acceso y el muelle Sur del Centenario en construcción.

Reordenación de la parcelación sobre todo en la trasera del muelle de San Diego.

Racionalización del trazado ferroviario y eliminación de playas de vías sin uso.

Disposición de superficies específicas para estacionamiento en espera de carga.

#### D. Puerto Petrolero

En conjunto el recinto petrolero constituye una instalación especializada con alto nivel de seguridad y ordenación definida.

No obstante, es objetivo de la Autoridad Portuaria a medio o largo plazo la búsqueda de localizaciones alternativas más adecuadas para esta actividad y, en cualquier caso, su mantenimiento en las actuales condiciones sin posibilidad de ampliación en sus inmediaciones.

#### E. Dársena de Oza

Es objetivo de la Autoridad Portuaria concentrar en un ordenado emplazamiento todas las operaciones relativas al ciclo del buque pesquero, incluyendo las actividades industriales ligadas al mantenimiento, reparación y construcción naval, el avituallamiento, las

estancias prolongadas, el atraque de embarcaciones menores y artesanales. Para dotar a esta zona de la funcionalidad requerida, el Plan deberá establecer:

La ordenación detallada de cada una de las zonas previstas (pesquera, varaderos y puerto de invernada) y su articulación.

La definición de accesos a cada recinto.

La definición de accesos y, en su caso, aparcamiento, a la playa de Oza.

Las características de un posible Club de actividades Náutico-deportivas a incorporar al área.

## **I.4. ORDENACIÓN ADOPTADA**

### **4.1. Instrumentos de ordenación**

Se han adoptado como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio: el Esquema Director, la Calificación del Suelo y las Normas Particulares para cada área.

#### **Esquema Director**

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior. Su explicitación pretende cumplir dos objetivos:

Por un lado, contrastar y asegurar la coherencia funcional del conjunto de determinaciones concretas que el Plan Especial establece en cada área de la zona de servicio.

Por otro, mostrar el encaje de la ordenación portuaria en el entorno territorial y urbano.

Dados sus objetivos, el Esquema Director debe reproducir, en gran parte, los contenidos del Plan de Utilización, actualmente en tramitación por la Autoridad Portuaria.

Sin embargo, trata de ir más allá de una simple definición de usos globales, para configurar una ordenación de conjunto en la que puedan enmarcarse coherentemente las ordenaciones detalladas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio.

En el Esquema Director, se utilizan como elementos principales de definición de la estructura física y funcional de la zona de servicio los siguientes:

- \* *La delimitación de la zona de servicio* adoptada en el Plan de Utilización.
- \* La diferenciación de áreas en el interior de la zona de servicio, con *los usos globales* a que se destinan.

Se definen como Usos Globales aquellos que se desarrollan de forma general en una determinada área funcional del puerto y son la expresión del destino al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

Los usos globales adoptados en el presente Plan Especial, que se corresponden en líneas generales con los adoptados en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado por la Autoridad Portuaria de A Coruña en noviembre de 1995 y cuya definición detallada se presenta en el capítulo de Normas Urbanísticas de este Plan Especial, son los siguientes:

#### USO PORTUARIO COMERCIAL

Graneles Líquidos  
Polivalente  
Pasajeros

#### USO PORTUARIO PESQUERO

#### USO PORTUARIO DEPORTIVO

#### USO COMPLEMENTARIO TERCIARIO-INSTITUCIONAL

#### USO DE EQUIPAMIENTO CULTURAL RECREATIVO

#### USO MIXTO (EQUIPAMIENTO Y COMPLEMENTARIO TERCIARIO)

#### USO INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS DE ABRIGO

\* *Los recintos de acceso controlado*, con su delimitación y puntos de acceso y control, entendiéndose por tales aquellas áreas de la zona de servicio en las que, por motivos funcionales, de seguridad u otros, se limita el acceso de personas o vehículos a las mismas, mediante el establecimiento de diversas formas de control.

\* *Las conexiones infraestructurales* de la zona de servicio con el exterior, el viario principal de ésta y los puntos de acceso a las distintas áreas funcionales.

El Esquema Director se presenta grafiado en el Plano nº 1 y se describe en el siguiente apartado.

### **Calificación del Suelo**

Se entiende por Calificación del Suelo el conjunto de determinaciones que definen la ordenación detallada de la zona de servicio, asignándole usos pormenorizados. Su función es planificar una disposición espacial de los diferentes elementos e instalaciones que coexisten en la zona de servicio, de forma a optimizar el aprovechamiento del suelo y resolver adecuadamente los flujos de vehículos y personas.

Se han utilizado como elementos definatorios de la Calificación del Suelo:

La definición de alineaciones

La asignación de usos pormenorizados

Se entiende por alineaciones todas aquellas determinaciones que establecen una línea de separación entre usos o posibilidades de edificación distintas. De éstas, las de mayor importancia en el Plan Especial son las que definen el viario, las parcelas, las áreas de movimiento de la edificación, etc.

Se definen como Usos Pormenorizados cada uno de los usos concretos a los que se destinan las parcelas en que la ordenación descompone la superficie de la zona de servicio del puerto.

Los usos pormenorizados definidos en el presente Plan Especial son los siguientes:

Red Viaria, en el que se distinguen los de:

- Red Viaria Principal (RVP)
- Red Viaria Secundaria (RVS)
- Estacionamiento (E)

Red Ferroviaria (RF)

Maniobra y Manipulación de Mercancías (MMM)

Almacenaje, en el que se distinguen:

- Almacenaje Cubierto (AC)
- Almacenaje Descubierta (AD)
- Almacenaje en Recintos (AR)

Logístico (L)

Industrial (I)

Terciario Comercial (TC)

Terciario Oficinas- Institucional (TO)

Espacio Libre Portuario, en el que se distinguen:

- Jardines (J)
- Paseos y Áreas Peatonales (PP)
- Muelles y áreas anejas compatibles con usos ciudadanos (MCC)
- Áreas asociadas a instalaciones náutico-deportivas (AND)
- Espacios Libres Anejos al Viario (ELV)

Equipamiento (E)

En general, un uso global de los establecidos por el Esquema Director se concreta mediante la Calificación del Suelo en una serie de usos pormenorizados. Entre estos, lógicamente, predomina aquel que refleja la actividad principal a que se refiere el uso global, pero no tiene porque hacerlo en exclusiva. En un área con un uso global asignado pueden encontrarse, no sólo usos pormenorizados auxiliares, como los de red viaria, etc, sino usos pormenorizados específicos distintos del global, aunque normalmente en proporción minoritaria.

La Calificación del Suelo se presenta grafiada en el Plano nº 2 y se describe en el apartado I.4.3 del documento de ordenación del presente Plan Especial.

### **Normas particulares para cada área**

Las Normas Particulares para cada área tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada parcela de una serie de condiciones urbanísticas. Entre éstas, se han seleccionado:

Las condiciones de parcelación

Las condiciones de edificación

Las condiciones para el estacionamiento y red viaria

Las condiciones de desarrollo

Las Normas Particulares para cada área se encuentran recogidas en el Capítulo segundo del Título II de las Normas Urbanísticas y sus referencias espaciales se presentan grafiadas en el Plano nº 3, ambos del documento de ordenación del presente Plan Especial.

## 4.2.- Esquema Director

Los rasgos principales del Esquema Director propuesto para la zona de servicio del puerto en La Coruña son:

### DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El Plan Especial reproduce íntegramente la delimitación de la zona de servicio contenida en el Plan de Utilización aprobado en noviembre de 1995 por la Autoridad Portuaria.

### DISPOSICIÓN DE LOS USOS GLOBALES

En cuanto a la disposición de los usos globales, el Plan trata de responder al distinto carácter que han ido adquiriendo históricamente el sector Sur y el Norte de la zona de servicio, distinguiendo dos grandes áreas en su interior: el área Sur, dedicada a la actividad estrictamente comercial del puerto y, el área Norte, en que tendrán cabida actividades urbanas y portuarias compatibles entre sí.

Dentro del área Sur, y de Sur a norte, se califican:

Con uso global Portuario Deportivo, el área reservada para futuro Puerto de Invernada, dentro de la dársena de Oza, para el que la Autoridad Portuaria dispone de un anteproyecto y la zona de posible atraque de embarcaciones menores y artesanales.

Con uso global Portuario Pesquero, el resto del ámbito de la dársena de Oza, construida como base de las operaciones ligadas al ciclo del buque pesquero, incluyendo las de reparación naval, etc.

Con uso global Portuario Comercial Graneles Líquidos, las actuales instalaciones del denominado Puerto Petrolero.

Con uso global Portuario Comercial Polivalente, los muelles de San Diego y Centenario.

Con uso global Pesquero se califican los muelles del Este, la Palloza y Linares Rivas.

Con uso global Portuario Comercial Polivalente, los muelles de Calvo Sotelo y la Batería.

Dentro del área Norte, se califican:

Con uso global Portuario Comercial Pasajeros el muelle de Trasatlánticos.

Con uso mixto Equipamiento y Complementario Terciario la explanada triangular existente entre el muelle de Trasatlánticos y la dársena de la Marina, y las zonas adyacentes a la Puerta "Entrejardines" del cerramiento del puerto.

Con uso Portuario Deportivo el entorno de la dársena de la Marina y el actual Puerto Deportivo de la zona de las Ánimas.

Con uso Equipamiento cultural-recreativo la banda de zona de servicio a lo largo del Paseo Marítimo.

Con uso Infraestructuras y Obras de Abrigo, el espigón de abrigo del puerto.

## RECINTOS DE ACCESO CONTROLADO

Dados los problemas de seguridad, tanto de mercancías, como de personas, que el libre acceso de vehículos y peatones introduce en la zona de servicio, es voluntad de la Autoridad Portuaria, objetivo de este Plan y objeto de un proyecto ya redactado, promover el cierre físico de las áreas comerciales del puerto y concentrar el acceso en puntos con instalaciones adecuadas de control. Este objetivo requiere la delimitación de los recintos en los que, una vez superado el control de acceso, se permitirá el libre movimiento de personas y vehículos.

En la delimitación de los recintos de acceso controlado que figuran grafiados en el plano de Esquema Director (nº 1), queda patente la división funcional entre área Norte y área Sur en lo referente a usos globales, pudiéndose decir que, en general, el área Sur, la parte comercial, está constituida en su totalidad por recintos de acceso controlado, mientras el Norte es, básicamente, un área de libre acceso.

En concreto, en el Esquema Director se establecen cuatro Recintos de Accesos Controlado:

- El puerto de Invernada.
- La nueva dársena pesquera de Oza.
- El puerto Petrolero
- El puerto comercial y pesquero, que incluye el conjunto de los muelles de San Diego, Centenario, Este, la Palloza, Linares Rivas, Calvo Sotelo y la Batería.

Por su parte, las instalaciones Náutico-deportivas de la Marina, aunque no se incluyen como un recinto específico, podrán tener acceso controlado, en la medida, en que sea necesario para su explotación.

En cualquier caso, se estudiará la posibilidad de establecer accesos controlados de peatones al recinto del puerto comercial y pesquero, accionables electrónicamente, para mejorar la permeabilidad puerto-ciudad.

## CONEXIONES INFRAESTRUCTURALES

Los principales elementos a este nivel son:

- La definición de dos accesos rodados principales al puerto comercial, uno, el actual de Ramón y Cajal y Avenida del Ejército y, otro, el nuevo acceso al puerto en Oza.
- La definición de un vial principal interno a la zona de servicio, pero sin control de acceso, que conectaría los dos accesos principales entre sí. Con una sección de 4 carriles, dos por sentido, serviría de elemento estructurador del conjunto de la zona de servicio de uso estrictamente portuario. Desde él se accedería a cada uno de los recintos autónomos del puerto.
- Mantenimiento de la actual permeabilidad peatonal y rodada entre la ciudad y la parte Norte de la zona de servicio del puerto.

### **4.3. Ordenación adoptada por áreas**

Para la descripción pormenorizada de la ordenación establecida en el presente Plan Especial, se utiliza como referencia espacial la división en áreas adoptada para el análisis de la zona de servicio (ver documento B de Información Urbanística).

#### **4.3.1. Área 1: Área portuaria de las Ánimas**

##### **Puerto deportivo**

Se incluye en este área la banda de terreno acotada en sus extremos por el Dique de Abrigo y el Castillo de San Antón, comprendida entre los bordes físicos de las murallas de La Coruña y el mar. En esta parte del Puerto se desarrollan, en la actualidad, actividades de esparcimiento ciudadano, además de náutico-deportivas y de mantenimiento de pequeñas embarcaciones de recreo.

Los usos previstos para la zona no difieren con los que se realizan a fecha de hoy, y son, en todo caso, coherentes con las circunstancias concretas del área. Destacan, entre ellas, el estrecho contacto de esta zona con el casco antiguo de la ciudad, y la presencia de actividades de ocio y esparcimiento, a las que sin duda contribuye la ubicación de un tramo importante del Paseo marítimo recientemente construido.

##### **Ordenación adoptada**

En líneas generales, se considera que la zona se encuentra correctamente ordenada, por lo que el Plan no prevé cambios significativos en su estado actual.

Únicamente, se prevé la posibilidad de rellenar parcialmente la ensenada del Dique de abrigo, para la ubicación de equipamientos de tipo deportivo.

La Autoridad Portuaria realizará una ordenación de atraques de embarcaciones menores en el área.

### **4.3.2. Área 2: Paseo marítimo**

#### **Paseo Marítimo: el acercamiento de Ciudad y Puerto**

Conforma este área la banda acotada en sus extremos por el dique de acceso al Castillo de San Antón y el dique de cierre de la Dársena de la Marina (frente al extremo exterior del Muelle de Transatlánticos). En tierra, la zona se encuentra limitada por los terrenos del Hotel Finisterre.

El Paseo Marítimo ha sido realizado recientemente sobre terrenos ganados al mar, sobre los que se asentaban diversas edificaciones para viviendas e instalaciones de reparación de barcos pesqueros, abandonadas en su mayor parte y sin especial interés.

Hoy en día, tanto por el propio tratamiento de viales y zonas peatonales, como por su uso, fundamentalmente público y abierto a la ciudad, este área se configura como una de las zonas más atractivas de La Coruña y de la zona de servicio del Puerto.

#### **Ordenación adoptada**

El Paseo Marítimo constituye una unidad funcional de gran calidad de diseño, que se ha desarrollado a partir de un proyecto unitario, basado en un tratamiento de viario que integra tráfico diverso (peatonal, motorizado, ciclista). Su diseño y configuración actual se consideran adecuados a su función, por lo que el presente Plan Especial se limita a recoger en los planos de Calificación del Suelo y Normativa la situación existente.

La única variación que el Plan introduce en este área es la actuación prevista sobre el terreno situado frente al dique de cierre de la Dársena de la Marina, junto al extremo occidental de los terrenos en concesión del Hotel Finisterre.

En este espacio, que actualmente se utiliza para estacionamiento de vehículos, se ha previsto la construcción de un edificio para actividades recreativas y comerciales.

### **4.3.3. Área 3: Dársena de la Marina-muelle de Trasatlánticos**

#### **La imagen de la Ciudad que mira al mar**

Este área, que comprende los ámbitos de la Dársena de la Marina y el Muelle de Trasatlánticos, constituye uno de los espacios que definen la imagen urbana de la ciudad de La Coruña y forma parte de su memoria histórica.

Se encuentra en una zona privilegiada de la ciudad, tanto por su cercanía al casco histórico como por sus buenas conexiones con el entramado viario. La belleza de los edificios, que ofrecen al mar sus fachadas-mirador, hace de este área un auténtico foco de atracción.

#### **Condicionantes de la ordenación**

Si bien en la actualidad no existen en la zona problemas urbanísticos destacados, sí pueden observarse determinadas circunstancias que estimulan la realización de una definición global de ordenación:

- a) En primer lugar, destaca la presencia de una amplia explanada contigua al Muelle de Trasatlánticos, creada para servir al nuevo Muelle y para almacenar contenedores, pero hoy sin un uso comercial preciso, dadas sus inadecuadas dimensiones a las exigencias actuales de una terminal de ese tipo y su incompatibilidad con un entorno urbano de calidad.

La existencia de este espacio, que se encuentra en la actualidad asfaltado y libre de edificación, constituye una excelente oportunidad para realizar una actuación que pueda beneficiar tanto al Puerto como a la Ciudad. Para ello, se propone la construcción de un complejo terciario-comercial, de alta calidad arquitectónica, de imagen y usos coherentes con el enorme atractivo de su entorno. En el podrán tener cabida museos, salas de exposiciones, oficinas, establecimientos recreativos, restaurantes, comercios, etc.

b) En segundo lugar, la dársena de la Marina se encuentra pendiente de adecuación al uso náutico-deportivo. La belleza de la banda representativa de edificios situada frente a la dársena, obliga a la realización de un correcto diseño de los pantalanes y puestos de atraque, así como un delicado tratamiento de la pavimentación y la instalación de mobiliario urbano en su entorno.

c) A las circunstancias citadas, se añade una más que, si bien no entra en el ámbito del presente trabajo (puesto que se trata de una actuación localizada en terreno en trámite de desafectación de la zona de servicio del puerto), influye directamente en cualquier propuesta de ordenación que vaya a realizarse. Se trata del estacionamiento subterráneo que, como reiteradamente vienen manifestando en los medios de comunicación, trata de realizar la Asociación Comercial "el Obelisco" en el espacio situado entre la Avenida de la Marina y la dársena. Con capacidad para 400 vehículos, su construcción exige una profunda remodelación de los espacios y el viario de la zona.

Los condicionantes descritos en los párrafos anteriores y la estratégica situación de esta pieza aconsejan la realización de un estudio único y global para el conjunto de la zona que articule las distintas actuaciones previstas. Los espacios afectados por cada futuro proyecto han de articularse entre sí, y requieren conexión de viales, tratamiento de espacios comunes, diseño de elementos urbanos. Trascendiendo de lo que es pura imagen de ciudad, no cabe acometer la ordenación de la presente área como simple suma de actuaciones individuales, máxime cuando se pretende crear centros de actividad urbana cuya ubicación y funcionamiento deben guardar un cuidadoso equilibrio.

## **Prescripciones urbanísticas sobre la zona**

### **a) Plan General de Ordenación Urbana de La Coruña**

El documento del Plan General de Ordenación Urbana de La Coruña, aprobado con carácter definitivo en 1998, se limita a clasificar los terrenos que afectan a la presente área como "puerto turístico-deportivo". No establece parámetros urbanísticos aplicables, cuya elección se remite al presente Plan Especial.

En la actualidad se encuentra en redacción un Plan Especial de Reforma Interior del casco antiguo, que incluye parte de la zona de servicio situada al Este de la Dársena de la Marina. También este Plan remite la ordenación de la zona de servicio al presente Plan Especial.

### **b) Declaración de Conjunto histórico artístico**

Con fecha 22 de marzo de 1984, se recogieron como Conjunto histórico artístico gran parte de los terrenos que en ese momento formaban parte de la zona de servicio del Puerto. La declaración no incluye una normativa específica, por lo que el área afectada queda sometida a la legislación general que rige este tipo de conjuntos, de forma que cualquier construcción sobre ella requerirá informe de la Consejería de Educación y Cultura de la Xunta de Galicia.

En lo que respecta en concreto a la presente área, la dársena de la Marina, con sus muelles y zonas anexas, queda integrada en la denominada por la declaración como "Zona Segunda".

c) Convenio entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria

El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria suscribieron, el 27 de abril de 1990, un Convenio de Colaboración sobre la ordenación urbanística de la zona portuaria y su entorno.

Según las prescripciones de este acuerdo, el Muelle de Transatlánticos, con su explanada contigua, y el edificio de la Autoridad Portuaria con su recinto ajardinado serían zonas de exclusiva actuación portuaria, es decir, bastaría con informar al Ayuntamiento sobre los proyectos que redactara la AP sobre esa área.

La Avenida del Alférez Provisional y la parte de la Avenida de la Marina incluida en la delimitación portuaria, serían zonas de actuación municipal, lo que significa que su uso se cede al Ayuntamiento, garantizándose al Puerto las servidumbres de circulación, accesos, manipulación de mercancías y otros usos portuarios.

Por último, forman parte del área de actuación conjunta los muelles del Este de Dársena y antedársena (incluyendo el recinto situado en la base del dique de cierre), por lo que cualquier actuación que se realice en ellos han de contar con la conformidad de ambas partes, Autoridad Portuaria y Ayuntamiento, y responder a unos criterios básicos.

La evolución que han experimentado el puerto y la ciudad en estos años, la redacción del Plan de Utilización, los proyectos de dársena deportiva y de complejo terciario, la redacción del presente Plan Especial y el inicio de la revisión del Plan General del municipio de La Coruña hacen previsible la necesidad de proceder a la redacción y aprobación de un nuevo Convenio ciudad-puerto que enmarque y organice la nueva etapa de desarrollo de ambos.

### **Ordenación adoptada**

La propuesta de ordenación que se realiza para el área pretende dar respuesta a los condicionantes de diseño urbanístico analizados:

a) Para la superficie libre situada junto a la Dársena de la Marina, se propone el desarrollo de un complejo terciario, mediante la convocatoria de un concurso público para la redacción del proyecto. Para ello se ha realizado un primer estudio de viabilidad, mediante el que se ha definido un programa indicativo de usos y actividades que, junto a los objetivos y criterios de diseño y los parámetros urbanísticos, se concretan en el apartado de Normativa. En todo caso, se pretende conseguir un edificio o conjunto edificatorio coherente con la calidad de su entorno, que configure un amplio espacio de animación urbana y, a la vez, dote de servicios a los muelles de la Dársena.

b) Para la ordenación náutico-deportiva de la dársena y antedársena de la Marina, se recoge el Anteproyecto redactado por la empresa Nautilus S.L., que propone la realización de un moderno puerto deportivo con todas las instalaciones necesarias: pantalanes flotantes con de puestos de atraque para diversas esloras; edificios de acogida, control y servicio de los navegantes; tratamiento urbano de los espacios libres de los muelles, etc.

c) Dada la importancia que para la ordenación de la zona de servicio tendría la construcción de un estacionamiento subterráneo bajo la Avenida de la Marina, el presente Plan Especial propone un diseño concreto para el mismo que garantice la solución de las deficiencias funcionales y los conflictos que planteaba la primera propuesta de la asociación "El Obelisco". Dicho diseño simplifica los accesos al estacionamiento, permite integrar en el proyecto la recuperación de los restos de antiguas murallas y muelles y libera el borde de la dársena de circulación rodada.

#### **4.3.4. Área 4: Muelle de la Batería/muelle de Calvo Sotelo**

##### **Una zona portuaria de transición**

Configuran la presente área dos muelles: uno de ellos, paralelo a la línea de costa (de la Batería), mientras que el otro, perpendicular a éste y situado al Sur, se adentra en el mar (de Calvo Sotelo).

En ese espacio se ha desarrollado en gran medida la actividad comercial del Puerto, hasta la entrada en servicio del muelle del Centenario, y aún hoy concentra una parte importante del tráfico portuario. El área alberga, además, varios edificios administrativos, tales como Aduanas, Delegación del Gobierno, Comandancia Militar de Marina, Jefatura Superior de Policía y Grupo de Puertos de la Xunta de Galicia.

En la actualidad, la explotación portuaria del área alcanza un valor cercano al 18% del total de mercancías movidas en el Puerto de A Coruña, si se exceptúan del cómputo los graneles líquidos movidos por las terminales del Puerto Petrolero. Esto significa que los muelles soportan un elevado tráfico portuario, que se desarrolla principalmente por medio de vehículos de gran tonelaje. Actualmente, el movimiento de mercancías se distribuye, bien a través de una puerta que da acceso a la Plaza de Orense, bien por la entrada situada en el área de San Diego. A subrayar la contigüidad del casco urbano a esta área de apreciable tráfico portuario.

##### **Condicionantes para su ordenación**

La ordenación del área se encuentra condicionada básicamente por la escasez de la superficie terrestre disponible.

### **Prescripciones urbanísticas sobre la zona**

El Plan General de Ordenación Urbana de La Coruña remite al presente Plan Especial el establecimiento de parámetros urbanísticos para esta zona. Se limita a clasificarla como "puerto comercial".

Por su parte, en el Convenio suscrito entre Ayuntamiento y Autoridad Portuaria, los espacios de movimiento de mercancías serían de exclusiva competencia de la AP, mientras que la parte correspondiente a viales urbanos sería responsabilidad municipal, pese a su titularidad portuaria.

### **Ordenación adoptada**

No se proponen cambios sustanciales en cuanto a la morfología general del área. La modificaciones más significativas propuestas al estado actual son:

La construcción de un cierre, que establezca una separación efectiva con el área de la dársena de la Marina-muelle de Transatlánticos. De esta manera, la parte comercial de este área constituye el primer elemento de los recintos de acceso restringido del puerto.

La restricción de accesos propuesta obliga a clausurar la puerta contigua a la Plaza de Orense, encauzándose el tráfico portuario interior hacia la contigua dársena pesquera, para converger con el procedente del resto de los muelles comerciales y pesqueros en una única salida.

La distribución concreta del tráfico entre los muelles se ha resuelto mediante una rotonda, mientras se regularizan las parcelas destinadas a almacenamiento en el área.

Próximo al ángulo de unión de los muelles de Transatlánticos y Batería, se ha dispuesto un aparcamiento para vehículos pesados.

Se prevé la construcción de una subestación eléctrica en sustitución del actual centro de transformación que está ubicado en la zona contigua a la puerta "Entrejardines" , próxima al edificio del Grupo de Puertos de la Xunta de Galicia.

Las áreas de movimiento y alineaciones propuestas, permiten la unificación y el aumento de la superficie ocupada por los recintos de almacenaje. Gracias a estas operaciones, caben simultáneamente dos posibilidades: edificar los espacios libres residuales que separan las distintas construcciones y disponer de parte del suelo utilizado hasta ahora como espacio de trasiego y acopio de mercancías.

Se consolida la banda de edificios administrativos, permitiéndose la construcción de uno nuevo en el solar actualmente vacío.

#### **4.3.5. Área 5: Puerto pesquero**

##### **Situación actual de la dársena pesquera y expectativas**

El Puerto Pesquero presta servicio a la flota dedicada a esta actividad, y tiene repartidas entre sus muelles las instalaciones necesarias para su mantenimiento. Así, en el Muelle de Linares Rivas se ubican los principales almacenes de armadores y el secadero de redes; en el Muelle de la Palloza se encuentran las lonjas, y en el Muelle del Este se localizan diversos edificios industriales relacionados con las tareas pesqueras.

La próxima desaparición en la presente zona de las actividades ligadas al ciclo del buque, que se trasladarán a la nueva dársena de Oza, permite una reordenación de estos muelles, cuyas instalaciones presentan problemas funcionales y de ordenación importantes, para destinarlos en exclusiva a la comercialización de los productos pesqueros y a las actividades de preparación, expedición, aumento del valor añadido, transformación, etc, de dichos productos, mediante procesos de alta calidad técnica.

##### **Condicionantes para su ordenación**

Los principales condicionantes para la ordenación del área parten de la conveniencia de:

- Realizar un correcto trazado del vial interior a los muelles pesqueros, tanto en intersecciones como en su sección.
- Diseñar la conexión del citado viario interior con el viario principal que vertebra el Puerto en su conjunto, estableciendo un control de acceso a la zona pesquera, y sin olvidar que desde ella se alcanza la zona de tráfico comercial de los muelles de Calvo Sotelo y Batería.
- Disponer las nuevas instalaciones pesqueras de forma operativa.

### **Prescripciones urbanísticas sobre la zona**

El Plan General de Ordenación Urbana de La Coruña remite al presente Plan Especial el establecimiento de parámetros urbanísticos para la zona. Se limita a clasificarla como “puerto pesquero”.

Según el Convenio suscrito entre Ayuntamiento y Autoridad Portuaria, los espacios dedicados actualmente a usos pesqueros en la presente zona serían de exclusiva competencia de la segunda, mientras que la parte correspondiente a viales urbanos sería municipal.

### **Ordenación adoptada**

La propuesta de ordenación del área recoge la totalidad de los condicionantes expuestos para la misma. Sus elementos principales son:

En primer lugar, se ha diseñado un acceso controlado al recinto pesquero, a partir de una intersección con el vial principal del Puerto, que se ha resuelto en forma de rotonda. A partir del citado acceso, es posible dirigirse de forma directa, bien a las instalaciones del Muelle del Este, bien al comienzo del vial interno de la zona. La solución de intersección propuesta unifica los accesos a la zona pesquera y a los contiguos muelles del Centenario y San Diego.

Se ha dispuesto un vial interno distribuidor de cuatro carriles, que recorre las traseras del área hasta conectar con el Muelle de Calvo Sotelo. De este vial parten dos accesos a zonas concretas: el primero de ellos, a la lonja antigua, con intersección de tipo “T”, suprimiendo la mediana del vial; el segundo, a las nuevas lonjas, diseñado en glorieta para hacerlo más fluido y permitir los cambios de sentido. Por último, en el extremo Norte del Muelle de Linares Rivas el vial interior desaparece, una vez alcanza la rotonda dispuesta junto al Muelle de Calvo Sotelo.

Se recoge la ordenación de la Terminal Pesquera conforme al proyecto que tiene en redacción la Autoridad Portuaria, ajustando ligeramente sus accesos y estacionamientos.

En el Muelle del Este, se rectifican las alineaciones para racionalizar su aprovechamiento, señalando una zona de movimiento de la edificación que permite suprimir los espacios interiores residuales. De esta manera, se constituye una amplia área de almacenes y factorías.

#### **4.3.6. Área 6: Muelle del Centenario**

##### **Un muelle para el tráfico portuario**

El Muelle del Centenario está conformado por una amplia superficie de terreno ganado al mar, que se adosa perpendicularmente al Muelle del Este en su extremo nororiental.

Se construye en 1984, para dar respuesta a la tendencia de aumento del tonelaje de los buques de graneles sólidos, para los que se requieren muelles de gran capacidad de almacenamiento y calado suficiente. En la actualidad, soporta un tráfico de mercancías que alcanza valores en torno a los dos millones de toneladas anuales, lo que da idea de su importancia y operatividad.

Actualmente se está ampliando la margen Sur del muelle, según proyecto de la Autoridad Portuaria, lo que permitirá contar con un espacio de maniobra, transbordo y almacenaje de mercancías aún mayor.

El muelle cuenta con buena conexión viaria y ferroviaria, a través de ramales que proceden del nuevo nudo de acceso y del área comercial de San Diego, respectivamente.

##### **Condicionantes para su ordenación**

Los únicos condicionantes de ordenación son los relativos a aumentar la operatividad del muelle, mediante la ampliación de su superficie disponible (tanto en longitud como en anchura) y la disposición de un área de movimiento de edificación suficiente y útil.

### **Prescripciones urbanísticas sobre la zona**

Respecto a prescripciones urbanísticas, señalar que, al ser de reciente construcción mediante rellenos, el Muelle del Centenario no se encuentra contemplado en el PGOU de La Coruña.

### **Ordenación adoptada**

La mayor parte de las actuaciones que se recogen en el presente Plan Especial para el muelle del Centenario corresponden a proyectos concretos de la Autoridad Portuaria en distintos grados de definición. En síntesis son:

- Ampliación de la línea de atraque Sur: supone la rectificación del muelle en esa dirección, añadiendo una banda de 22 metros de anchura a toda la longitud del atraque. Esta actuación, ya en construcción, permitirá dotar a este cantil con una vía férrea, que se conectará a la que proviene del área de San Diego, y ejes carriles para grúas.
- Habilitación del atraque Sur: corresponde a la ampliación de la superficie por la que se produce el entronque con el Muelle del Este. Gracias a esta operación, se facilita espacio para el desarrollo de la conexión ferroviaria.
- Ampliación de la zona de depósito y de la línea de atraque Norte: estas dos actuaciones consisten en la prolongación del muelle en 130 metros de longitud. Sobre la superficie ganada, se construirá una terminal de carbones cubierta y otras instalaciones anexas.

Además de las operaciones citadas, el Plan Especial propone el relleno y aneji3n al muelle del espacio comprendido entre la construcci3n que perteneci3 a la empresa PEBSA y el extremo oriental del atraque Norte.

Al igual que en otras zonas dedicadas al almacenaje y manipulación de mercancías, se ha marcado, sobre el espacio del muelle resultante de las diversas ampliaciones propuestas, una amplia banda de movimiento de la edificación, que supone la posibilidad de desaparición de los espacios entrenaves.

Este área de movimiento de la edificación está dimensionada para acoger instalaciones que permitan la eliminación de los impactos medioambientales generados por el movimiento de graneles sólidos, que se concretan en una terminal cubierta para carbones, actualmente en trámite de impacto ambiental, y en una terminal estanca de cereales, en trámite de otorgamiento de la concesión administrativa.

#### **4.3.7. Área 7: Muelle de San Diego**

##### **El área de San Diego**

El Muelle de San Diego y su zona anexa constituyen una banda de 300 metros de anchura media, limitada en su extremo Sur por el Puerto Petrolero y por el Muelle del Este en el extremo opuesto. Proyectado inicialmente para actividades pesqueras, centra hoy su actividad en el tráfico de graneles sólidos.

El área se encuentra prácticamente ordenada en su totalidad, tanto en lo que se refiere a la red viaria interna, como en lo relativo a la disposición de la edificación. Su ordenación actual se basa en una trama viaria de calles principales, paralelas al muelle, con otras secundarias transversales. En los huecos del entramado, conformando tres grandes bandas paralelas y contiguas, se localizan los edificios de almacenamiento y fábricas.

##### **Condicionantes para su ordenación**

El principal condicionante de la ordenación es la necesidad de incorporar el área al recinto comercial-pesquero de acceso controlado, es decir, de clausurar el área, de forma que se impida el libre acceso a sus espacios, condición necesaria para la seguridad y operatividad en zonas de tráfico portuario. Ello exige clausurar las entradas directas desde el vial principal del puerto que tiene la primera fila de naves, ya que éstas disponen también de puertas hacia el interior del recinto.

Como condición consecuente y complementaria a la citada, es necesario dotar de un acceso restringido al recinto que se delimita. El diseño de esta entrada, destinada al uso exclusivo del tráfico portuario, debe tener en cuenta la necesidad de dar también paso a la Dársena Pesquera y al Muelle del Centenario.

Respecto al vial principal del puerto, que rodea el área por el exterior, su sección ha de ser suficiente para servir al flujo previsto, teniendo en cuenta el elevado tráfico que genera la zona.

Solucionada la delimitación y accesos al recinto, cabe actuar sobre la ordenación actual, realizando operaciones como la jerarquización del viario, modificación del fondo de las bandas edificadas y organización del trazado ferroviario.

### **Prescripciones urbanísticas sobre la zona**

El Plan General de Ordenación Urbana de La Coruña remite al presente Plan Especial el establecimiento de parámetros urbanísticos para la zona, limitándose a clasificarla como “puerto carbonero petrolero”.

### **Ordenación adoptada**

Las propuestas más relevantes son:

El cierre del área al tráfico libre, lo que significa la clausura de los accesos directos a las naves en contacto con el vial de borde, que ahora pasa a ser exterior. De esta forma, se encierra un único recinto de acceso controlado, conformado por la zonas portuarias de Batería-Calvo Sotelo, Puerto Pesquero, Centenario y San Diego.

La entrada al citado recinto único, y, por tanto, al área portuaria comercial de San Diego es la misma que la propuesta para la Dársena Pesquera; se realiza a partir de una intersección con el vial principal del Puerto, resuelta en forma de rotonda. Desde ese acceso, es posible dirigirse de forma directa al Muelle del Centenario o pasar al viario interior de San Diego.

Sobre el vial principal y, precisamente aprovechando la clausura de las entradas a la primera fila de naves del área, se ha diseñado un estacionamiento para pesados capaz para 40 vehículos, apoyado en una vía de servicio.

El entramado viario interior, por su parte, se ha simplificado suprimiendo algunas vías transversales y reduciendo la anchura de los viales. Como áreas de almacenaje quedan pues las tres bandas principales de edificación, en las que se han definido áreas de movimiento que se extienden sobre las calles y espacios entre naves suprimidos. En el caso de la banda central, la rectificación de alineaciones permite, además, una apreciable ganancia de anchura.

Esta reordenación ha sido posible en gran medida gracias al diseño de un nuevo esquema ferroviario, en el que se suprime la playa de vías en desuso existente entre la banda de edificación más cercana al vial principal y la contigua, así como el ramal situado entre ésta y la tercera banda. De esta forma, se simplifica el trazado, y se dota además de un nuevo acceso, directo, a la línea de atraque Sur del Muelle del Centenario, en consonancia con su prevista ampliación.

#### **4.3.8. Área 8: Puerto petrolero**

Se trata de un área logística en la que se realizan actividades de descarga y almacenamiento de crudo para su posterior transporte. Para ello, cuenta con instalaciones específicas, y dispone de una banda de terreno de 180 metros de anchura media, sobre la que se localizan tanques y depósitos de diverso tamaño.

No se proponen modificaciones significativas a su actual configuración y estado, en lo que se refiere a ordenación interna. Únicamente se ha rectificado el trazado de su valla exterior, para dar cabida a los cuatro carriles con que se ha diseñado el vial principal del puerto, que recorre su límite occidental.

En cualquier caso, se deberá dar cumplimiento a la normativa aplicable en materia de seguridad para este tipo de instalaciones.

#### **4.3.9. Área 9: Dársena de Oza**

##### **Una apuesta por la actividad pesquera**

En el área de Oza, situada en el extremo Sur de la zona de servicio, el Plan de Utilización ya incluía dos unidades diferentes, aunque contiguas, en lo referente a los usos propuestos, que tendrán su lógica incidencia en su organización interna: la dársena pesquera, que incluía los varaderos, y el puerto de invernada.

##### **Condicionantes para su ordenación**

La ordenación del área está sometida a los siguientes condicionantes:

- El encaje definitivo del nuevo acceso al puerto en Oza, proyectado por la Demarcación de Carreteras de La Coruña.
- La ordenación de las instalaciones y viario interior de la nueva zona pesquera.
- La reordenación del recinto de los Varaderos, proponiendo además una solución para el entrante de mar anexo.
- El proyecto de nuevo puerto de invernada.
- La definición de accesos a la playa de Oza, teniendo en cuenta que la afluencia de bañistas hace aconsejable incluir una zona para estacionamiento de vehículos.

Como condicionante general de gran importancia, podemos señalar la necesidad de dar un tratamiento global a la conexión de estas zonas con el viario general del Puerto, teniendo en cuenta que en Oza se propone uno de los principales accesos al recinto portuario.

### **Prescripciones urbanísticas sobre la zona**

En el momento de la aprobación del PGOU de La Coruña, no se había redactado aún el proyecto para la Dársena de Oza. Por eso, sólo es posible considerar las prescripciones sobre los terrenos de la presente zona de estudio desarrollados en tierra. Así, la clasificación del suelo perteneciente al área es la de "suelo urbano".

Para los Varaderos, la Normativa asigna al suelo urbano la clasificación particular de "suelo simplemente consolidado", mientras que la superficie situada entre aquéllos y el Puerto Petrolero se incluye como "suelo para equipamiento e infraestructura urbana". El resto del espacio incluido en la presente zona carece de calificación concreta.

El uso pormenorizado previsto por el PGOU para los terrenos que ocupan las rampas de los Varaderos es el de "suelo que cuenta con calificación global definitiva como zona portuaria". No se incluyen en esta delimitación los espacios que ocupan las instalaciones de reparación de buques ni el espacio hasta el Puerto Petrolero.

### **Ordenación adoptada**

La propuesta de ordenación del área recoge la totalidad de los condicionantes expuestos para la misma, así como los requerimientos del Plan General.

La Dársena Pesquera se ordena recogiendo, en gran medida, lo dispuesto en el Plan Director redactado por la Autoridad Portuaria a tal efecto. Siguiendo las determinaciones de ese documento, se propone un acceso de tipo rotonda con la suficiente amplitud para no ralentizar demasiado el tráfico por el vial principal del Puerto. Respecto a la ordenación interior, se disponen dos hileras de naves para armadores, paralelas al muelle Norte de la dársena. En la trasera, una gran nave se destinará a almacenaje de las redes, sustituyendo al actual recinto situado en el Muelle de Linares Rivas, donde actualmente se depositan las artes para su secado. Por último, se ha previsto la construcción de otra hilera de naves paralelas al primer tramo del muelle Este.

Para los Varaderos no se prevé variación sustancial, remitiéndose su remodelación y mejora técnica a las determinaciones de un proyecto específico. En todo caso, se ha diseñado su acceso, que ahora se realiza desde la glorieta propuesta por el presente Plan Especial.

En el entrante de mar anexo a los varaderos se ha dispuesto la creación de un Puerto de Invernada para embarcaciones deportivas. Su ordenación se realiza según un anteproyecto encargado por la Autoridad Portuaria, que únicamente se modifica para dar cabida al vial y glorieta de acceso, dispuestos en la parte occidental del nuevo recinto.

Con respecto a la Playa de Oza, la propuesta recoge la ordenación del acceso rodado, la glorieta con que se remata, que cuenta con un diámetro exterior de 40 metros, para garantizar el giro de los vehículos pesados con remolque que pudieran acceder al Puerto de Invernada y a los Varaderos, y el arranque del acceso rodado restringido hacia el contradique. Se ha dispuesto, junto a la citada rotonda, un recinto para estacionamiento en batería de vehículos de los bañistas. También se incluye un vial peatonal de acceso a la playa, que será transitable por los vehículos del servicio.

Por último, se prevé la construcción de un Club Náutico Deportivo para embarcaciones menores y de recreo sobre la escollera del contradique.