

## **V. MEMORIA DE LA INFORMACIÓN**

## V.1. INTRODUCCIÓN

## **DOCUMENTO B: INFORMACIÓN URBANÍSTICA**

### **V. MEMORIA DE LA INFORMACIÓN**

#### **V.1. INTRODUCCIÓN**

El presente volumen constituye el Documento B, de Información Urbanística, del Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de La Coruña, cuyo objetivo es la ordenación de la zona de servicio enclavada en el municipio de La Coruña.

En él se contiene, básicamente, un análisis detallado de la zona de servicio del Puerto de La Coruña y unas bases para la ordenación del área.

En la medida en que el documento debía servir de base a un proceso de ordenación urbanística, se consideró que éste podría resultar más eficaz si se trataban de identificar y aislar los problemas concretos de ajuste puerto-ciudad, y se estudiaban soluciones técnicas que trataran de compatibilizar las diversas exigencias presentes.

Para contribuir a facilitar este tipo de trabajo, que desmenuzara, aislara y estudiara los problemas concretos existentes, se descompuso la zona de servicio en 18 áreas, para estudiar su situación y problemática específica.

Estos análisis por áreas se organizan mediante diez epígrafes, en los que se pasa revista a las principales cuestiones con incidencia en la ordenación de las áreas y se acompañan con planos ilustrativos de las mismas. Los diez epígrafes son los siguientes:

**DATOS FÍSICO-FUNCIONALES**, que contiene una descripción del área, la cuantificación de sus superficies total y edificada, una clasificación por tipologías de la línea de costa y una descripción de las características de los muelles en caso de que los haya.

**TRAFICO MARÍTIMO**, en el que se analiza la evolución del movimiento de pasajeros y mercancías en cada muelle durante los diez últimos años y se valoran los cambios.

**ACCESIBILIDAD**, en el que se procede a una valoración, fundamentalmente cualitativa de los accesos marítimos, ferroviarios y viarios del área.

**SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO**, en el que se cuantifican las superficies del área otorgadas en concesión o autorización, así como las determinaciones urbanísticas vigentes, de cara a evaluar el grado de "libertad" de que dispone la Autoridad Portuaria para ordenar el área.

**ANÁLISIS DE LA ORDENACIÓN Y USOS EXISTENTES**, epígrafe en el que se clasifican las superficies del área según su uso, analizándose cuantitativamente, y se valora la ordenación física y las edificaciones existentes.

**VALORACIÓN DEL ÁREA EN EL CONTEXTO Y ENTORNO URBANO**, en el que se realiza una valoración del nivel de centralidad que el área disfruta en el contexto urbano, así como su calidad ambiental.

En el epígrafe séptimo se realiza un **RESUMEN DE LA PROBLEMÁTICA DEL ÁREA**.

En el epígrafe octavo se expresan las **EXPECTATIVAS, PREVISIONES Y OBJETIVOS DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA CORUÑA PARA EL ÁREA**, explicitándose los argumentos y datos que las avalan y los estudios, proyectos o planes que se encuentran en marcha.

En el epígrafe noveno, se recogen las **EXPECTATIVAS O EXIGENCIAS EXPLÍCITAS EXTERNAS**, reproduciendo los artículos periodísticos publicados sobre el área y los proyectos o manifestaciones de otras instituciones sobre la misma.

Finalmente, en el epígrafe décimo, se presentan las **BASES PARA LA ORDENACIÓN**, en el que se adelantan algunas referencias para la ordenación de cada área.

El documento B de Información Urbanística contiene, finalmente, una colección de planos globales de la zona de servicio. Estos son los de :

- Situación
- Encaje territorial
- Delimitación y estado actual
- Planeamiento urbanístico
- Usos del suelo
- Situación legal del suelo

El conjunto de estos planos ha permitido completar la visión desagregada de este documento, con los análisis globales que se realizan en el documento A.

**V.2. ANÁLISIS Y BASES DE ORDENACIÓN  
POR ÁREAS**

## ÁREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

### 1. Datos físico - funcionales

#### 1.1 Descripción

Se incluyen en este área los terrenos situados entre el Dique de Abrigo y el Castillo de San Antón, dedicados a actividades náutico-deportivas y mantenimiento de pequeñas embarcaciones de recreo.

La zona se desarrolla en tierra por el Oeste, en una banda variable de unos 60 m. de anchura media, que, con el Dique de Abrigo y el dique creado para acceso al Castillo, conforman una dársena abierta al Este.

En la actualidad, se realizan en el arranque del Dique de Abrigo las obras necesarias para continuar el Paseo Marítimo hacia el Noroeste.

#### 1.2. Superficies

Superficie edificada	6.624 m <sup>2</sup>	13,75%
Superficie sin edificar	41.613 m <sup>2</sup>	86,25%
<i>Superficie total</i>	<i>48.237 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

#### 1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muelle de las Animas	120 m	5,70%
Muros costeros y obras de defensa	1.605 m	76,17%
Pantalanes flotantes anexos	332 m	15,76%
Rampas	50 m	2,37%
<i>Longitud total</i>	<i>2.548 m</i>	<i>100,00%</i>

## 1.4. Características técnicas

### 1.4.1. Pantalanes del Real Club Náutico de La Coruña

nº de pantalanes:	2
longitud (m):	83 m
calado (m):	4 m - 6 m
ancho (m):	2,40 m
uso:	náutico deportivo
material:	módulos de fibra de vidrio y resina de poliéster

### 1.4.2. Pantalanes del Casino de La Coruña

nº de pantalanes:	2
longitud (m):	83 m
calado (m):	4 m - 6 m
ancho (m):	2,40 m
uso:	náutico deportivo
material:	módulos de fibra de vidrio y resina de poliéster

### 1.4.3. Dique de Abrigo (Dique Barrié de La Maza)

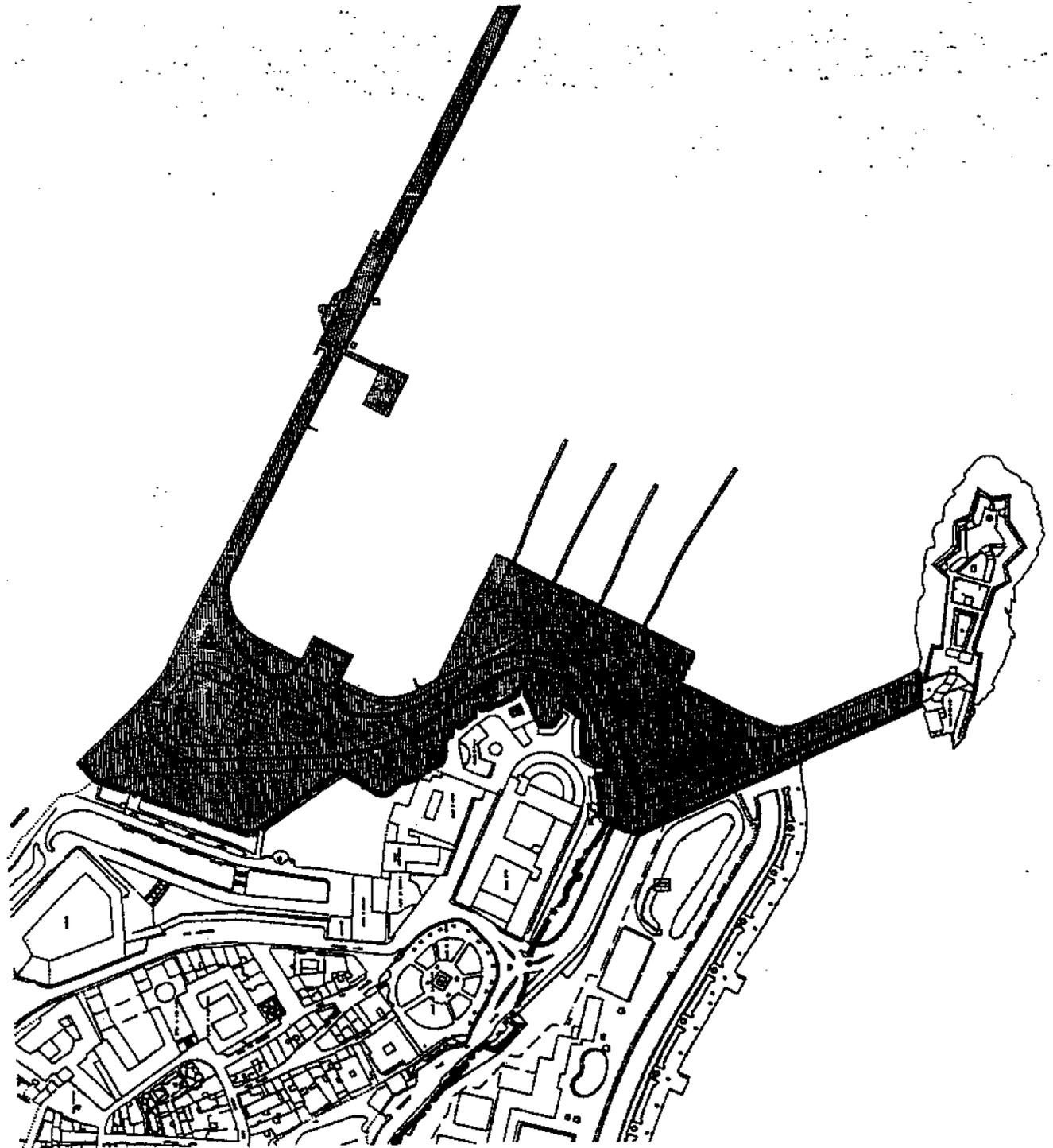
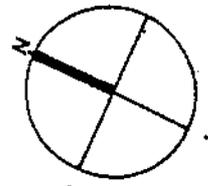
año construcción:	1.952
material:	formado por un núcleo y mantos de escollera en talud, y coronado por un espaldón de mampostería a la cota +11.48 m.
calado (m):	19 m

## 1.5. Conclusiones

El Paseo Marítimo y el Puerto Deportivo conforman físicamente la zona, que está delimitada por dos bordes morfológicos, la muralla y el mar, y cerrada por los diques de Abrigo y acceso al Castillo de San Antón.

Una parte significativa de la superficie de tierra se encuentra ocupada por viales para vehículos de motor, carril de bicicletas y paseo peatonal, y por jardines en el entorno del Paseo o la muralla.

La línea de contacto con el mar la forman el perfil rugoso de las escolleras de defensa, y el borde liso del Muelle de las Animas.



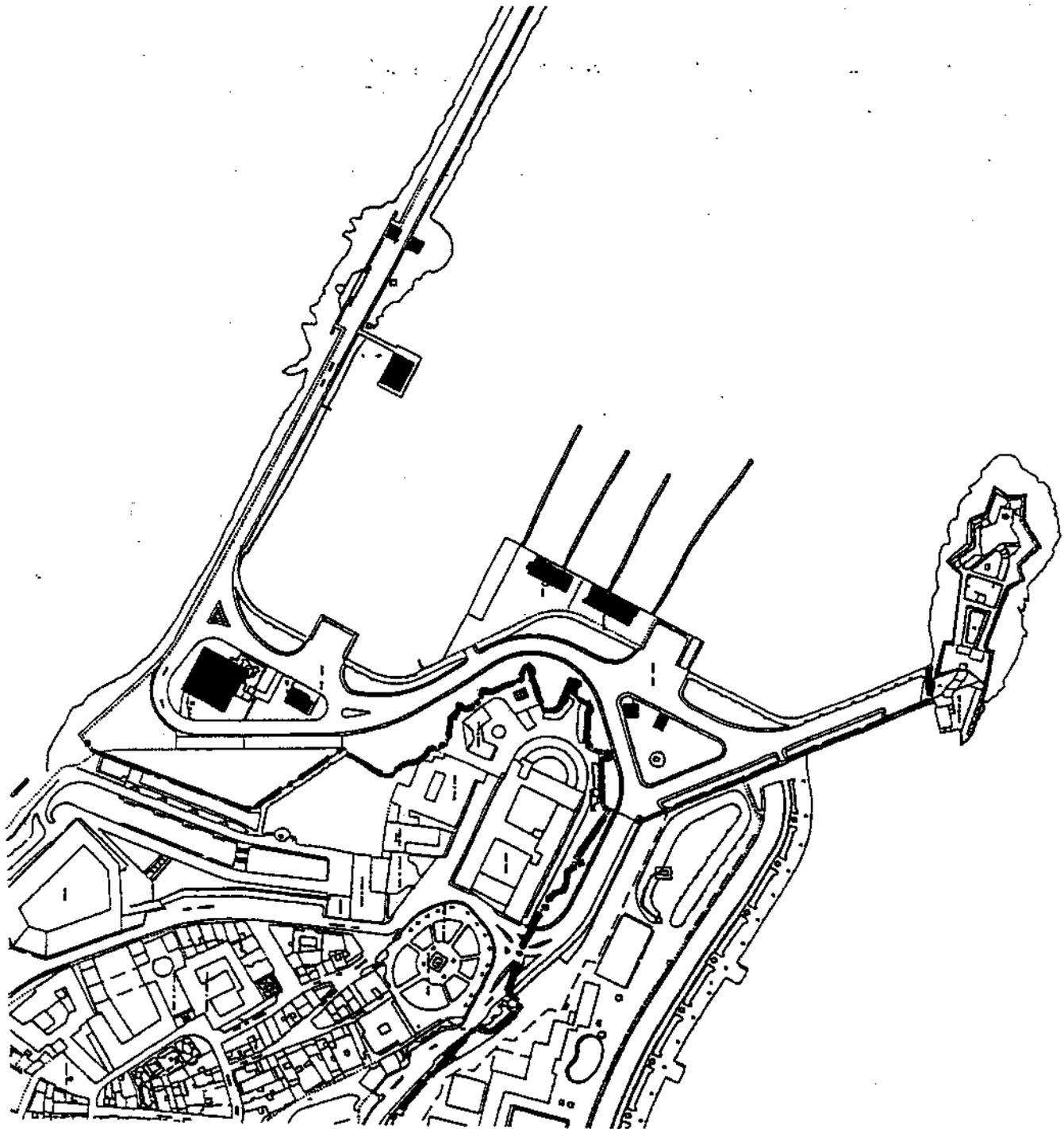
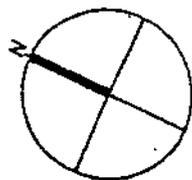
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

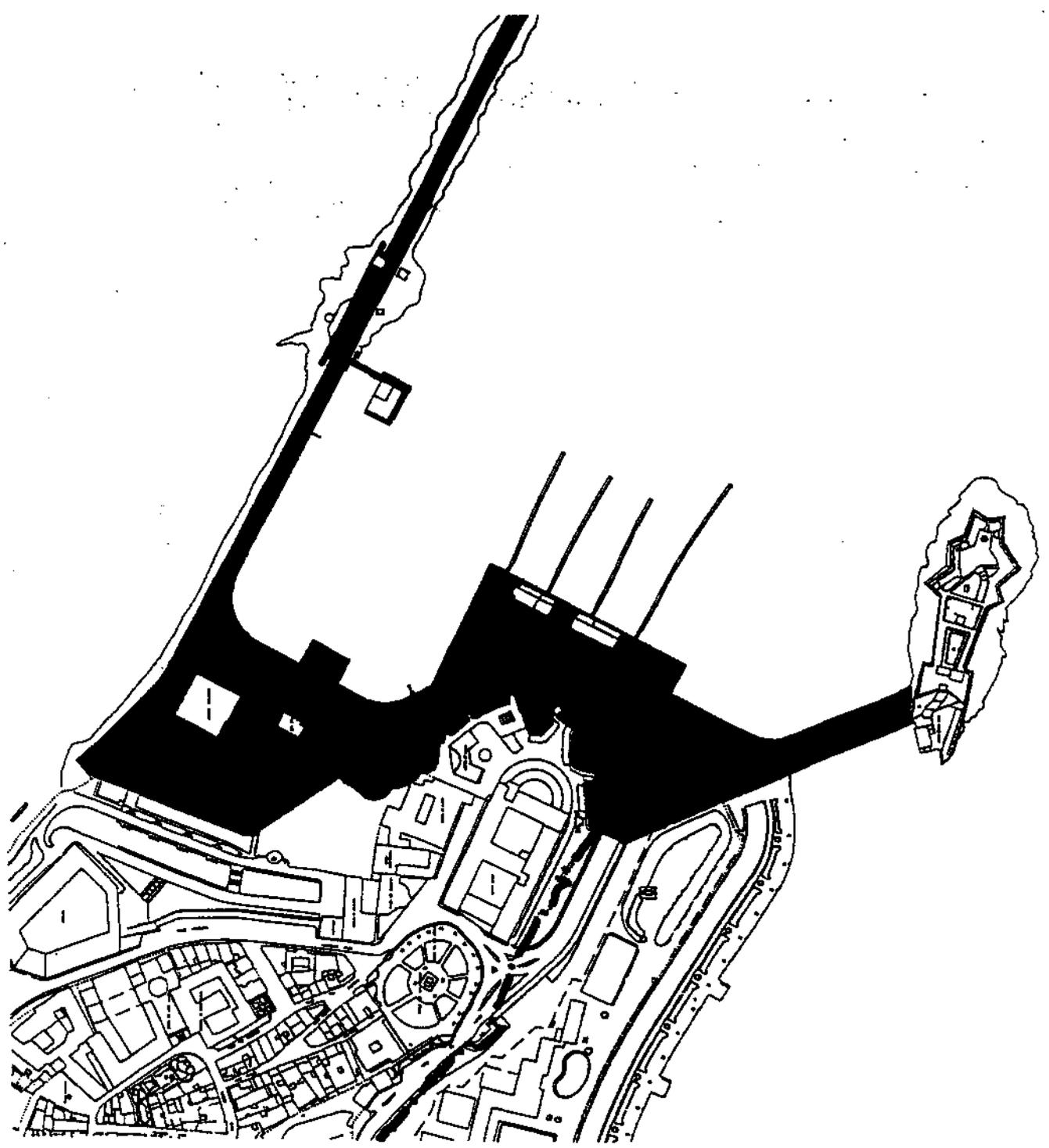
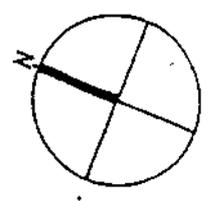
AREA N° 1 - PUERTO DEPORTIVO

DELIMITACION DE AREA

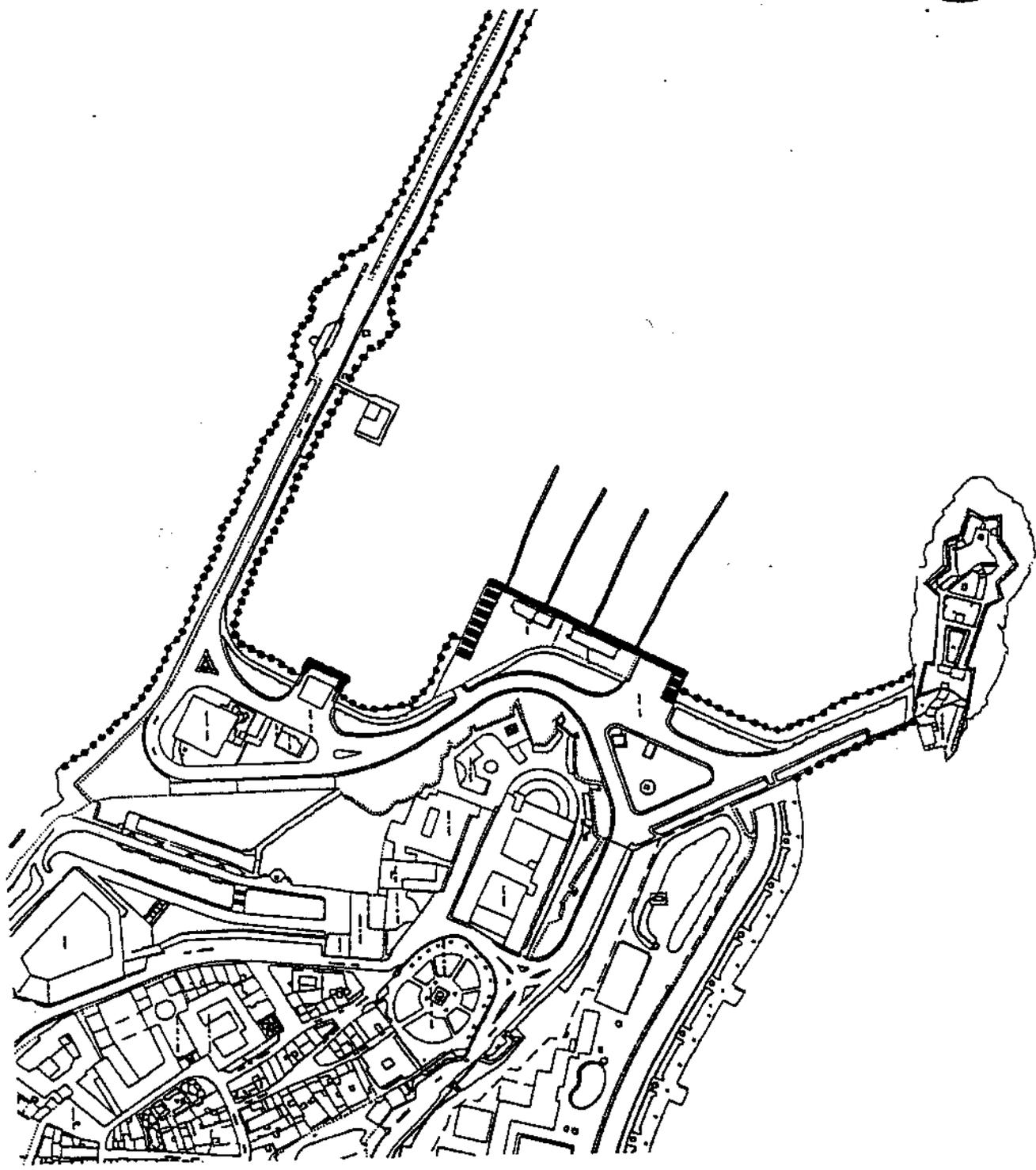
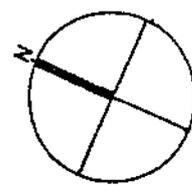
1.



ESCALA 1 : 4000	AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO
	SUPERFICIE EDIFICADA



ESCALA 1 : 4000	AREA N° 1 - PUERTO DEPORTIVO	
 0 50 100m	SUPERFICIE SIN EDIFICAR	1.3



ESCALA 1 : 4000	AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO	
 0 50 100	TIPOLOGIA DE COSTA	—••••• MUJELLES ••••• MUROS Y OBRAS DEFENSA

## **2. Tráfico marítimo**

El único tráfico existente en la zona es el de pequeños yates de recreo y barcas de pesca.

## **3. Accesibilidad**

### **3.1. Por vía marítima**

El acceso marítimo al Puerto Deportivo puede efectuarse a través de uno de los dos canales para acceso al Puerto: el de Norte (Seijo Blanco) o el de Oeste (Punta Herminia). Ambos canales inciden en uno, situado a la altura de la Torre de Hércules.

Enfilando la señal luminosa establecida en Punta Fieiteira (entre Santa Cristina y Bastiagueiro), se alcanza el Dique de Abrigo, donde se encuentra la boca de entrada al Puerto. Este acceso cuenta con una anchura de 800 m. y un calado mínimo de 21 m.

Sobrepasado el Dique de Abrigo, el acceso al Puerto Deportivo es directo.

### **3.2. Accesos ferroviarios**

La zona carece de acceso ferroviario.

### **3.3. Accesos viarios**

Se puede acceder al Puerto desde el exterior de la Zona de Servicio a través de un vial secundario, el tramo final del Paseo de Parrote, que rodea por el Norte al Hotel Finisterre y discurre junto a los Jardines de San Carlos, para desembocar en las cercanías de la Plaza previa al Castillo de San Antón.

Este vial tiene dos carriles por sentido y una sola banda de aparcamiento en línea, lo que origina que los automóviles estacionen sobre la acera del borde opuesto (el más cercano al mar), especialmente entre el edificio de la Audiencia y el Jardín de San Carlos. Su último tramo desciende con pendiente pronunciada a las inmediaciones de Castillo.

El acceso principal al área desde el interior de la Zona de Servicio se realiza a través del nuevo Paseo Marítimo, que se prolonga hasta el arranque del Dique de Abrigo. En la actualidad, se realizan obras para unir esta parte del Paseo con lo realizado al otro lado de la península.

Cuenta con banda para tráfico de vehículos de motor (dos carriles más aparcamiento en línea), carril de bicicletas y paseo peatonal. Las tres bandas se diferencian tanto por sus materiales (textura, color) como por su anchura.

### 3.4. Conclusiones

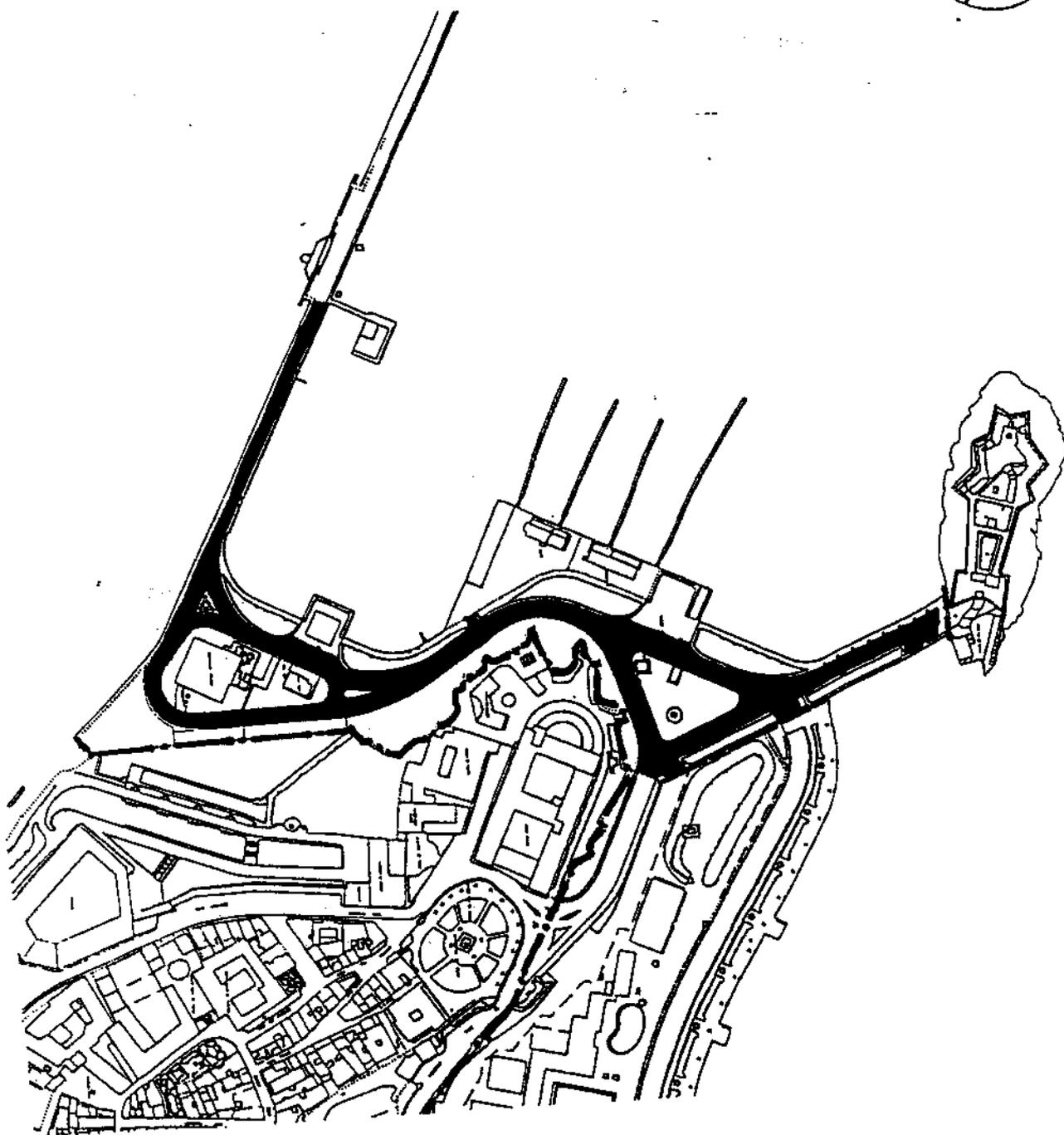
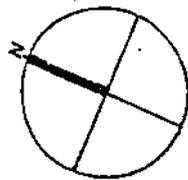
El área goza de una buena accesibilidad por vía marítima.

Dadas las necesidades de conexión, sobre todo urbanas, de las zonas náutico-deportivas, puede decirse que el área disfruta de una buena accesibilidad viaria, tanto peatonal como rodada. Las obras de cierre del Paseo Marítimo supondrán un aumento de su accesibilidad, sobre todo desde los barrios del Noroeste. Sin embargo, el hipotético acceso de vehículos pesados a esta área motivaría la circulación por el centro urbano de la ciudad.

Cabe destacar la existencia de algunas interferencias de los trazados de la banda peatonal con el carril de bicicletas (que ocasionan, a veces, situaciones de cierto riesgo), y con la zona de reparaciones de barcos deportivos, en la que el desarrollo de las actividades de mantenimiento y la invasión de embarcaciones varadas dificultan el tráfico peatonal.

La presión del aparcamiento, presente a lo largo de todo el Paseo Marítimo, se siente también en esta zona, y crea problemas de accesibilidad, especialmente en las cercanías del Dique de Abrigo.

En el futuro, tras la finalización de las obras de cierre del Paseo, el área verá mejorada sensiblemente su accesibilidad por el Norte.



ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

RED VIARIA Y FERROVIARIA

1.

#### 4. Situación legal del suelo

##### 4.1. Clasificación según convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria

Suelo de actuación Municipal	-	0,00%
Suelo de actuación conjunta Ayuntamiento-AP	38.069 m <sup>2</sup>	78,92%
Suelo de actuación Portuaria	10.807 m <sup>2</sup>	21,08%
<i>Superficie total del área</i>	<i>48.237 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	3.736 m <sup>2</sup> (1.427 m <sup>2</sup> en agua)	7,75%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	44.501 m <sup>2</sup>	92,25%
<i>Superficie total del área</i>	<i>48.237 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

##### 4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

La Normativa Urbanística vigente en el Municipio de La Coruña es el Plan General de Ordenación Urbana, aprobado en 1985 y revisado en octubre de 1998.

La clasificación del suelo asignada a la presente área de estudio es la de Suelo Urbano, a excepción del Dique de Abrigo y los pantalanés del Muelle de Las Animas. La Normativa asigna al suelo urbano de la presente zona de estudio, dentro de la clasificación anterior, la subclasificación de casco antiguo con protección de nivel I.

Respecto a usos globales, la calificación de la Zona de Servicio es la de uso global terciario institucional - zona portuaria. La calificación concreta de la presente zona de estudio es la de puerto turístico deportivo, salvo El Castillo de San Antón, que se incluye en el apartado de Equipamiento e Infraestructura Urbana.

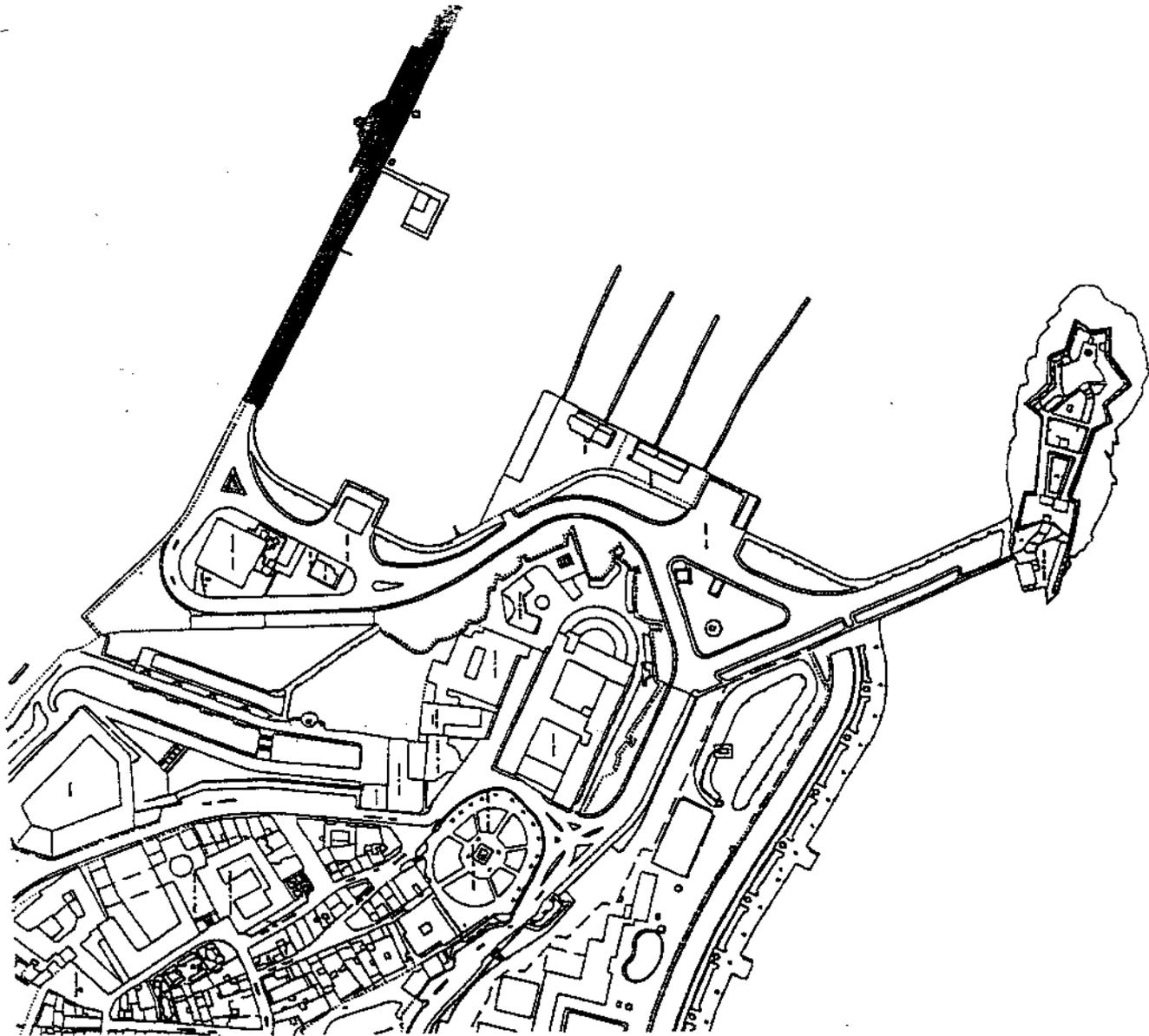
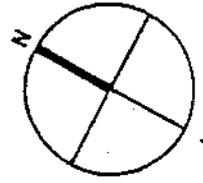
El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de calles y plazas. El entorno de los edificios del Real Club Náutico y Casino de La Coruña tiene un uso pormenorizado deportivo.

Por último, la presente área de estudio se encuentra incluida en la delimitación de la zona de respeto de la zona segunda, dentro de la superficie declarada como Conjunto Histórico-Artístico de La Coruña.

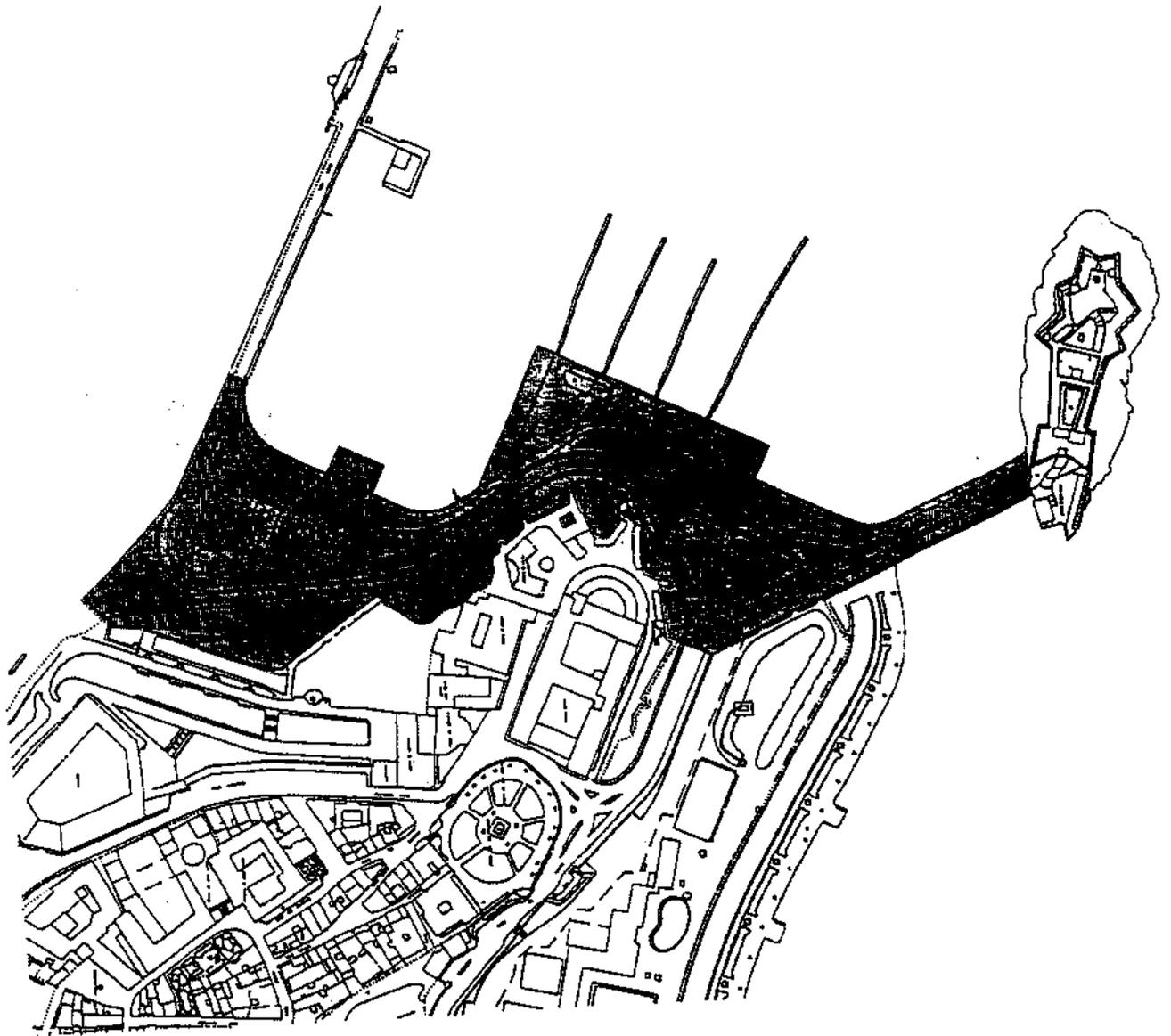
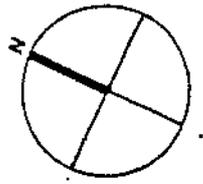
#### 4.4. Conclusiones

La zona descrita tiene un uso predominantemente ligado a dos entidades que ocupan parcelas de tierra y agua en concesión: el Casino de La Coruña y el Real Club Náutico de La Coruña. Estas concesiones caducan a principios del año 2003, lo que significa que la Autoridad Portuaria dispondrá de una considerable capacidad de actuación en el área a medio plazo.

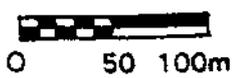
Respecto a competencias en actuaciones urbanísticas, en virtud del Convenio de Colaboración del 27 de abril de 1990, únicamente el Dique de Abrigo es área de acción exclusivamente portuaria, mientras que para actuaciones sobre el resto de la zona es necesaria la conformidad conjunta de la Autoridad Portuaria y del Ayuntamiento de La Coruña.



ESCALA 1 : 4000	AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO	
0 50 100m	SUELO ACTUACION PORTUARIA	1.6



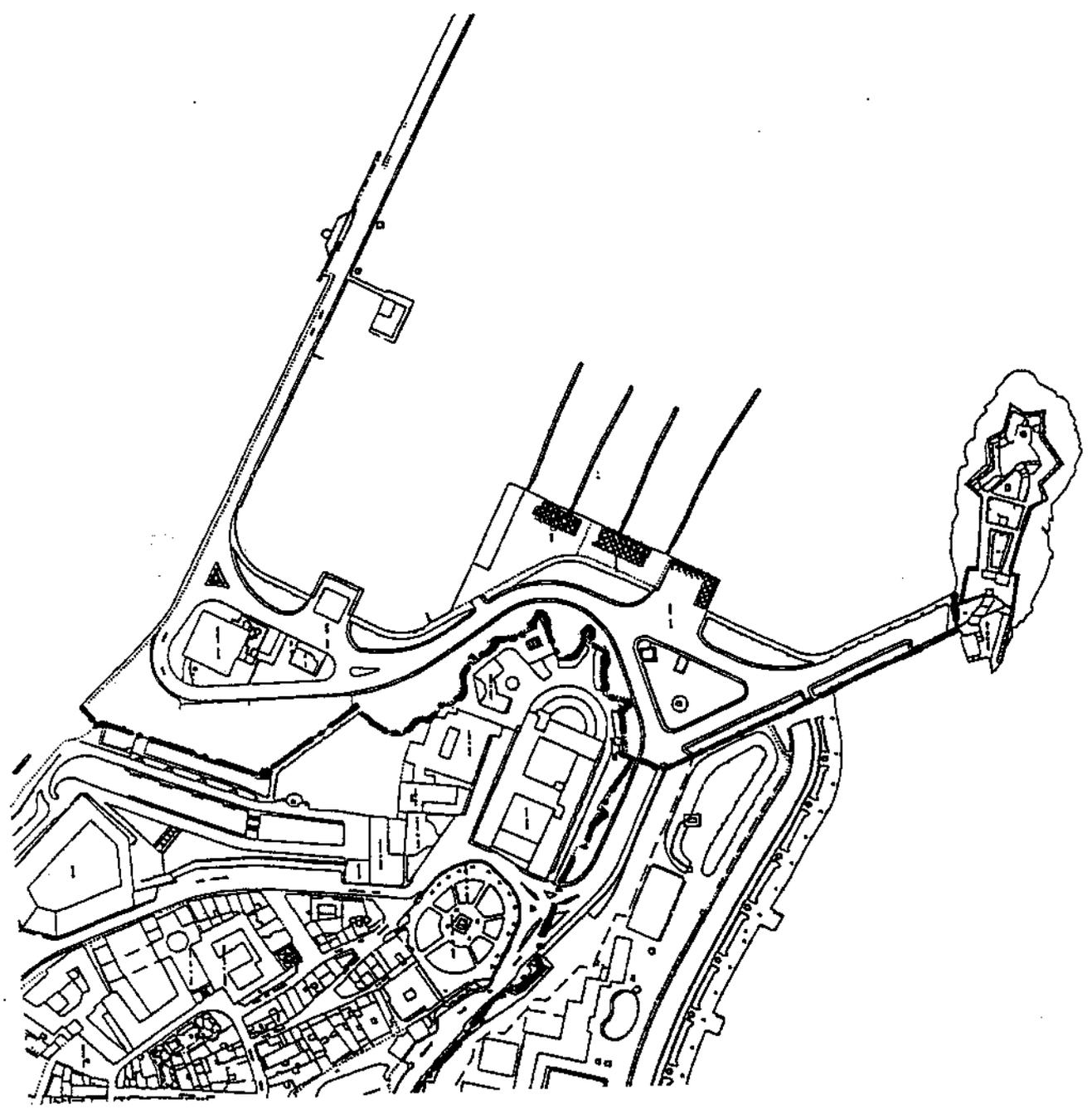
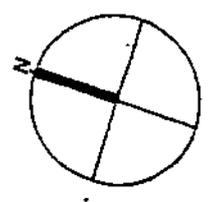
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

SUELO ACTUACION CONJUNTA  
AUTORIDAD PORTUARIA - AYUNTAMIENTO

1.



ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

**AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO**

CONCESIONES QUE CADUCAN ENTRE EL 1º DE ENERO DEL 2001 Y EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2003

1.

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

El área se halla ordenada en su mayor parte. El resto se encuentra actualmente en obras tendentes a completar su ordenación.

### 5.2. Cuadro de usos pormenorizados

	superficie	% sobre total
Red viaria	9.140 m <sup>2</sup>	18,95%
Terciario de oficinas	2.665 m <sup>2</sup>	5,52%
Jardines	4.360 m <sup>2</sup>	9,04%
Paseos y áreas peatonales	4.640 m <sup>2</sup>	9,62%
Muelles y áreas anejas compatibles con usos ciudadanos	12.807 m <sup>2</sup>	26,55%
Áreas asociadas a instalaciones náutico-deportivas	3.736 m <sup>2</sup>	7,74%
Espacios libres anejos al viario	10.889 m <sup>2</sup>	22,58%
<i>Superficie total</i>	<i>48.237 m<sup>2</sup></i>	<i>100.00%</i>

El gran tamaño del vial del Dique de Abrigo distorsiona un tanto los valores del cuadro, pero queda claro que la mayor parte del área se dedica a zonas verdes, paseos y espacios libres (41,24%), y viario para vehículos a motor (18,95%). Existe asimismo una amplia zona de espacios compatibles con usos ciudadanos (26,55%). Los espacios ligados al uso náutico-deportivo sólo ocupan el 7,74% (Muelle de las Ánimas, concesiones de Real Club Náutico y del Casino de La Coruña).

Por último, existe un área, cuya superficie supone el 12,17% del total, que se encuentra en remodelación, y que se dedicará a viario rodado y peatonal (cierre del Paseo Marítimo).

### 5.3. Altura, estado y valoración de la edificación

De las edificaciones de la zona, destaca, por su estilo, materiales y envergadura, la Torre de Control de Tráfico, edificio cuya presencia trasciende al Puerto para convertirse en hito de la ciudad.

Los edificios que ocupan el Aula-Club de la Escuela Náutica, el Instituto Oceanográfico, el Real Club Náutico y el Casino de La Coruña son construcciones contemporáneas de 2 ó 3 plantas, volumetría respetuosa y acabados sencillos, que se encuentran en uso y están bien mantenidas.

Finalmente, como piezas claves en la Historia y en la arquitectura de la ciudad, se encuentran el Castillo de San Antón y las Murallas, clasificadas en el Catálogo del Plan General de Ordenación de La Coruña en el nivel de Protección Monumental.

#### 5.4. Conclusiones

La presencia del Paseo Marítimo y del Real Club Náutico, con sus actividades asociadas, caracterizan la zona, confiriéndole una elevada calidad ambiental que el fondo amurallado potencia.

Como únicos problemas derivados de la ordenación de la zona, caben destacar el del estacionamiento desordenado en el Dique de Abrigo, y ciertos problemas de contacto entre el Paseo Marítimo y el área de actividades de mantenimiento del Puerto Deportivo.

### 6. Valoración del área en el contexto y entorno urbanos

#### 6.1. Nivel de centralidad del área

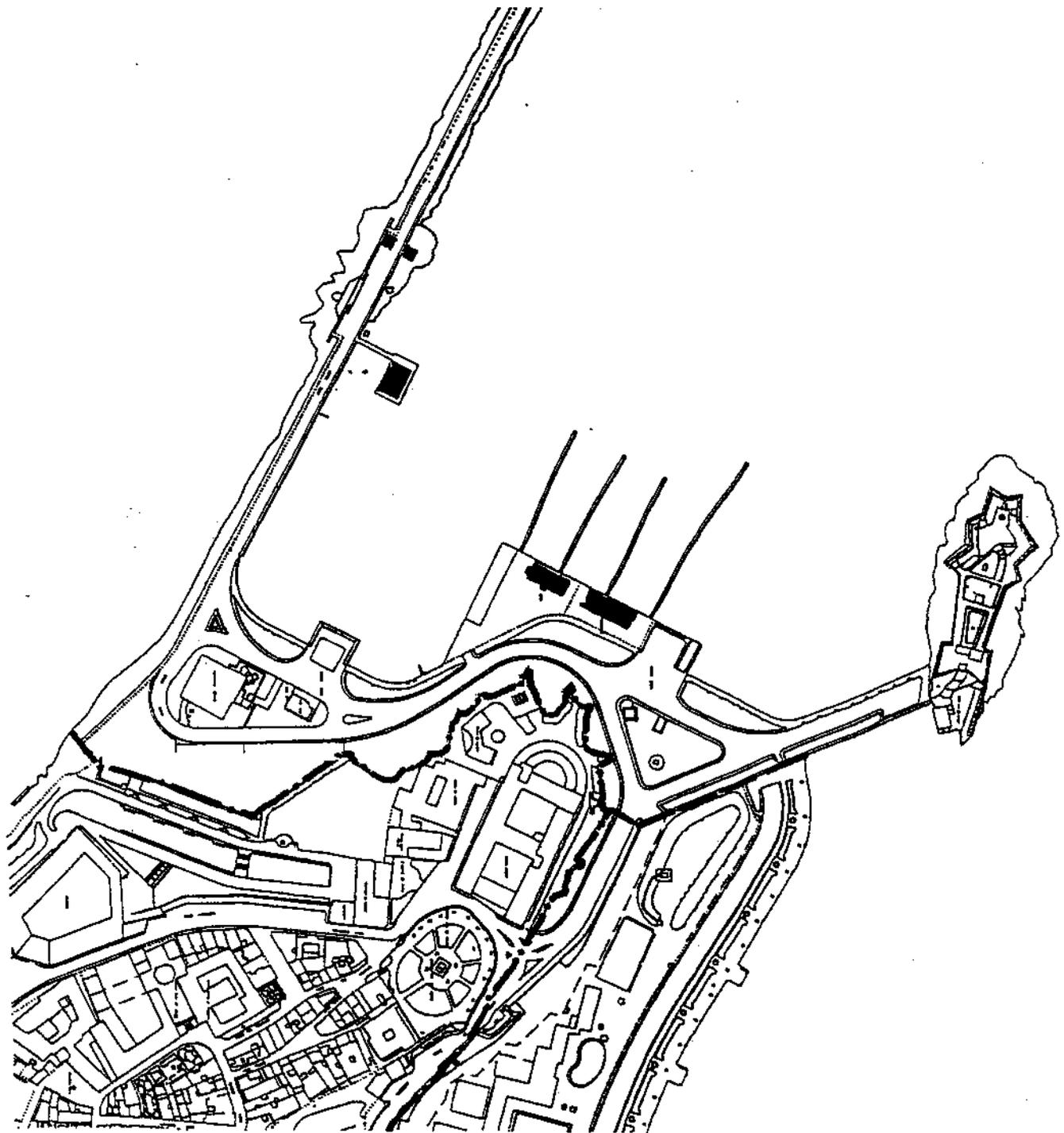
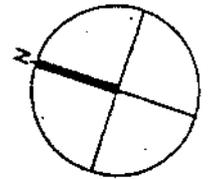
Puede afirmarse que el nivel de centralidad de esta zona es alto, pues está bien comunicada y es foco de atracción en cuanto a sus usos, si bien su situación en el extremo del Puerto y en un área de movilidad y actividad urbana menores impide que la centralidad sea más elevada.

Es de suponer que este nivel aumente cuando el Paseo Marítimo se complete.

#### 6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias

El borde en tierra de la presente área de estudio lo conforma la ciudad, por lo que los usos son los urbanos.

Las actividades náutico-deportivas y de esparcimiento que caracterizan esta zona son perfectamente compatibles con el ambiente urbano. El borde que se ofrecen ciudad y puerto en este área, es decir, Murallas y Paseo Marítimo, respectivamente, se complementan de forma muy positiva.



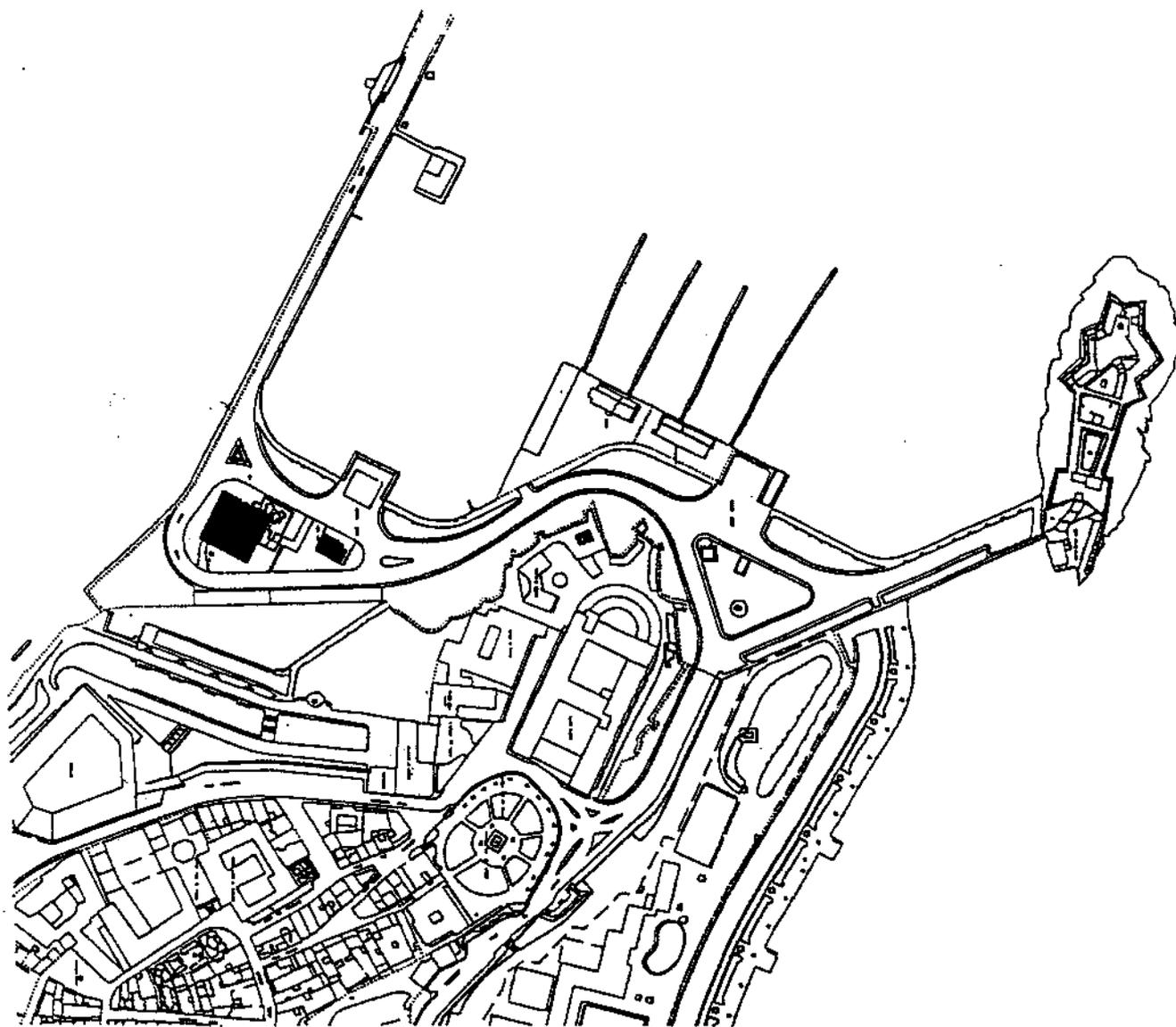
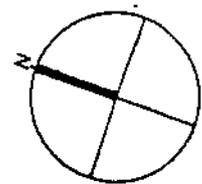
ESCALA 1 : 4000



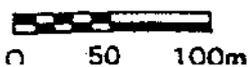
AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES

1.5



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 1 - PUERTO DEPORTIVO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
INDIRECTAMENTE AL PUERTO

1.10

## **7. Resumen de la problemática del área**

No se aprecian problemas significativos en la ordenación del área. Tan sólo pueden señalarse en la zona problemas funcionales, como el frecuente estacionamiento desordenado de automóviles y la realización de actividades de mantenimiento de naves deportivas, hechos ambos que interfieren en cierta medida con los usos peatonales de recreo y esparcimiento.

## **8. Expectativas, previsiones y objetivos de la APLC para el área**

### **8.1. Determinaciones del Plan de Utilización.**

El Plan de Utilización califica el área estableciendo usos diferentes, según las zonas:..

Dique de protección: Infraestructuras y obras portuarias.

Borde marítimo hasta el vial: Uso Portuario Deportivo

Resto hasta la muralla: Equipamiento

### **8.2. Proyectos o planes en marcha.**

El Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria conjuntamente han redactado un "Proyecto de restauración y ordenación de las murallas, su entorno y el Castillo de San Antón", cuyo objetivo es el de reparar y consolidar algunas de las puertas de la Muralla, dotando a la vez al espacio circundante de un tratamiento de suelo adecuado. En dicho proyecto, se propone la construcción de un edificio de servicios turísticos en el llamado "lugar de las Ánimas".

## **9. Expectativas o exigencias explícitas externas**

### **9.1. Proyectos o estudios en marcha**

El ya citado "Proyecto de restauración y ordenación de las murallas, su entorno y el Castillo de San Antón".

### **9.2. Artículos e informaciones sobre el área aparecidos en la Prensa desde 1990.**

"Los empresarios de Ribeira apoyan la ubicación para el puerto deportivo". A los mariscadores coruñeses, que son contrarios a la localización del Puerto Deportivo por considerar que perjudica sus intereses, se contraponen los empresarios de la zona de Ribeira CG, 3/II/94.

"Otro asedio en San Antón". La basura rodea el Castillo de San Antón, que es asimismo lugar de cita de vagabundos y drogadictos, y criadero de cerca de trescientos gatos que los paseantes alimentan. VG, 28/X/94.

"Un mar de infantilismo". Félix Soria opina que UGT no debería justificar la inversión realizada en la torre de control del Dique Barrié de La Maza, porque, en su opinión, es por todos conocido que la edificación no servirá para mejorar la seguridad. VG, 8/II/95.

## **10. Bases para la ordenación**

Parece conveniente proponer el mantenimiento de las actividades existentes en la actualidad y de su ordenación, recogiendo la posibilidad de construcción de un edificio de servicios turísticos.

## ÁREA Nº 2 - PASEO MARÍTIMO

### 1. Datos físico - funcionales

#### 1.1. Descripción

Se incluye en este área la plataforma situada entre el dique de acceso al Castillo de San Antón y el dique de cierre de la Dársena de la Marina, frente al Muelle de Transatlánticos. Estos terrenos están dedicados fundamentalmente a actividades de ocio y esparcimiento.

La zona se desarrolla en tierra a lo largo de un eje Este-Oeste, en una banda variable de unos 120 m. de anchura media, delimitada al Norte y al Sur por los diques citados. Consta de dos partes bien diferenciadas: el Paseo Marítimo, realizado recientemente sobre terrenos ganados al mar, y el Hotel Finisterre y sus instalaciones anexas, que ocupan gran parte de la superficie de esta zona.

Por último, a espaldas de este área se alza el paño de la Muralla, que configura un claro borde o frontera urbana tras la que se levanta la ciudad.

#### 1.2. Superficies

Superficie edificada	5.951 m <sup>2</sup>	11,00%
Superficie sin edificar	48.301 m <sup>2</sup>	89,00%
<i>Superficie total</i>	<i>54.252 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

#### 1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muros costeros y obras de defensa (incluye plataformas miradores)	758 m	100,00%
<i>Longitud total</i>	<i>758 m</i>	<i>100,00%</i>

#### 1.4. Características técnicas

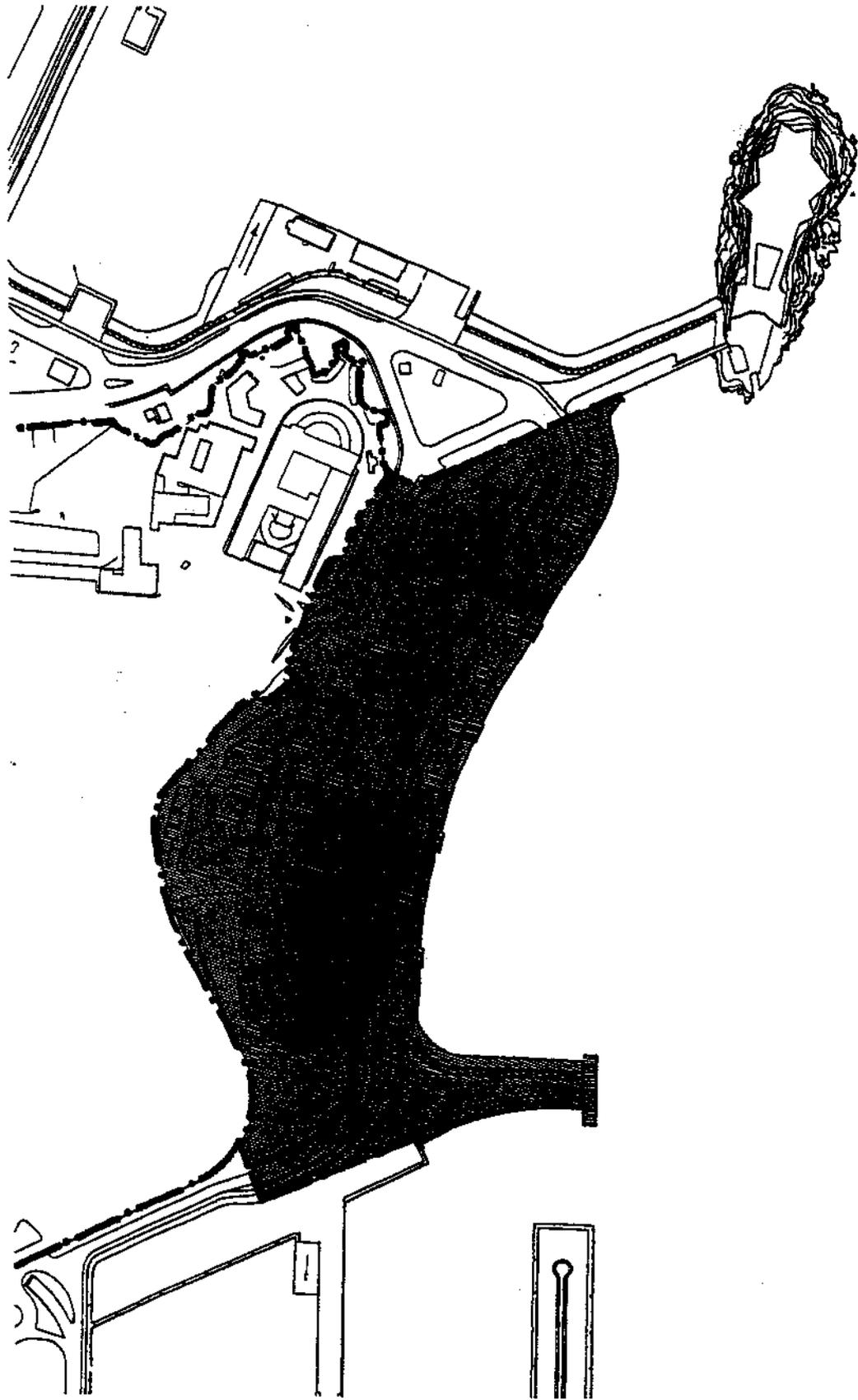
No existen en la zona construcciones de borde marítimo dedicadas a actividades puramente portuarias.

### 1.5. Conclusiones

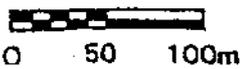
El Paseo Marítimo y las instalaciones del Hotel Finisterre conforman físicamente la zona, que está delimitada por dos bordes morfológicos - la muralla y el mar -, y cerrada por los diques de acceso al Castillo de San Antón y el contiguo al Muelle de Transatlánticos.

Tanto el propio tratamiento de viales y zonas peatonales como su uso, fundamentalmente público y abierto a la ciudad, hacen del Paseo Marítimo una de las zonas más atractivas dentro de la Zona de Servicio del Puerto.

Todo el terreno ligado al Hotel, que comprende piscinas, pistas de usos deportivos múltiples, etc., y que se gestiona en régimen de concesión, se encuentra acotado y vallado para uso particular de los residentes.



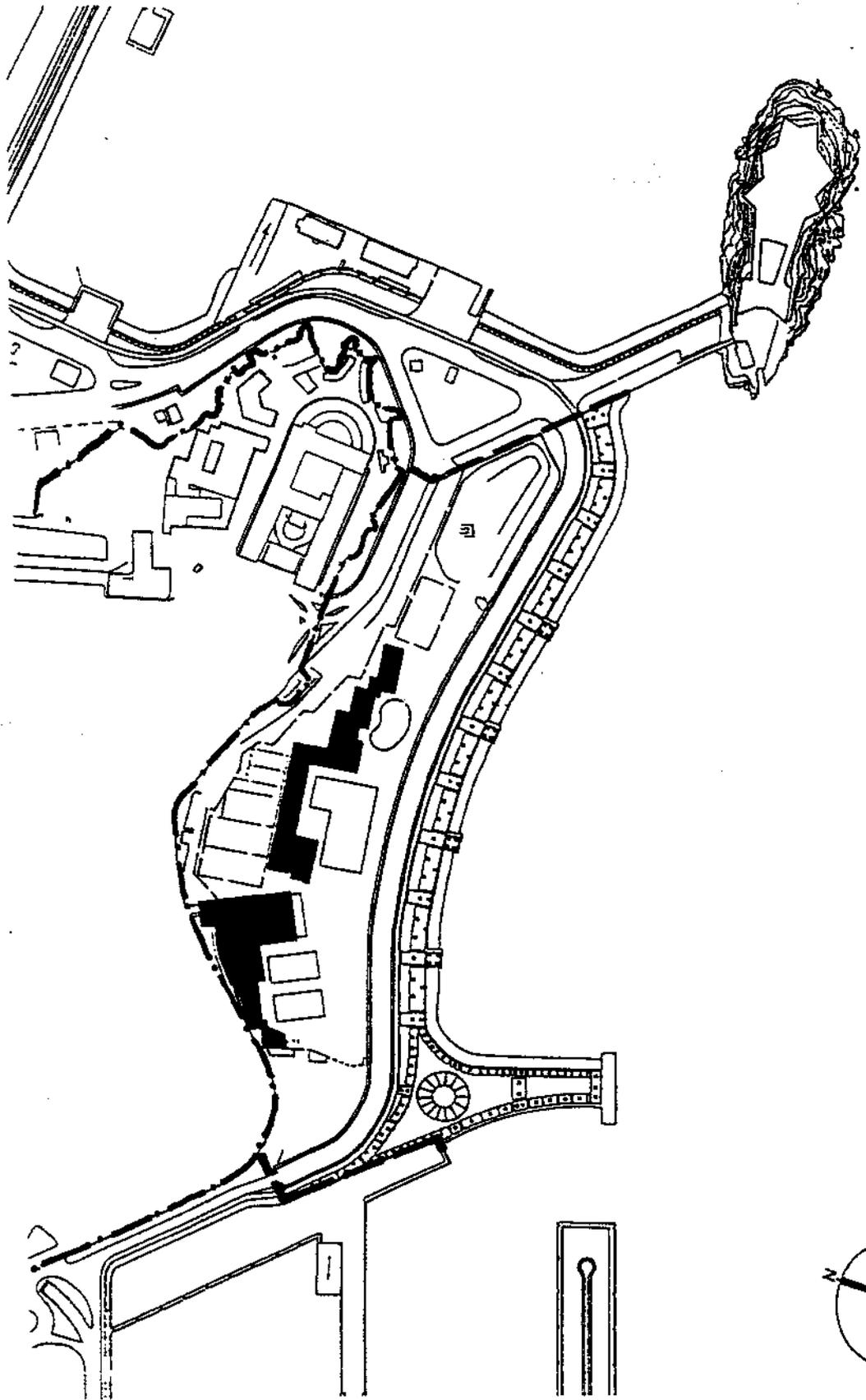
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

DELIMITACION DE AREA

2.1

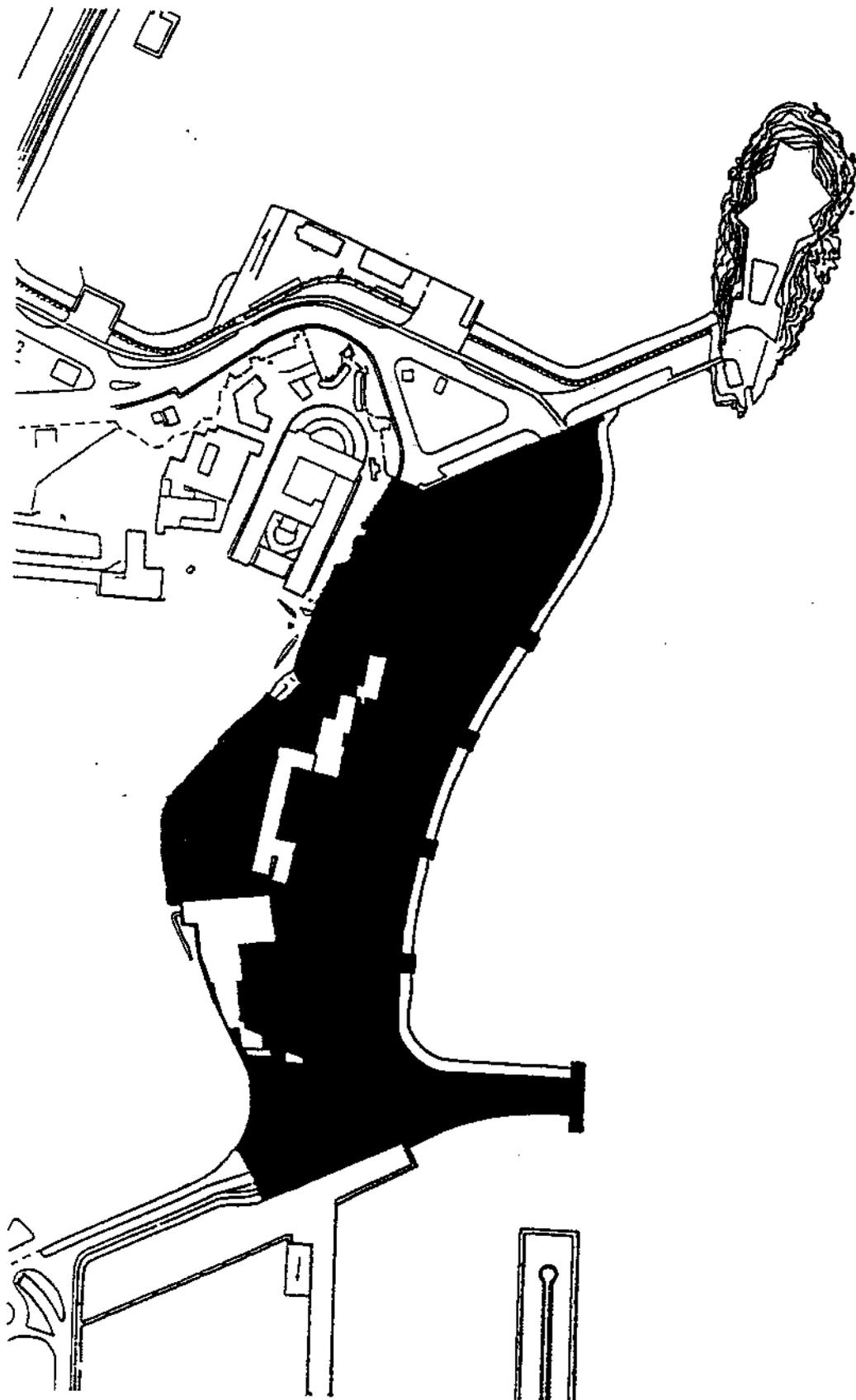


ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

SUPERFICIE EDIFICADA



ESCALA 1 : 4000

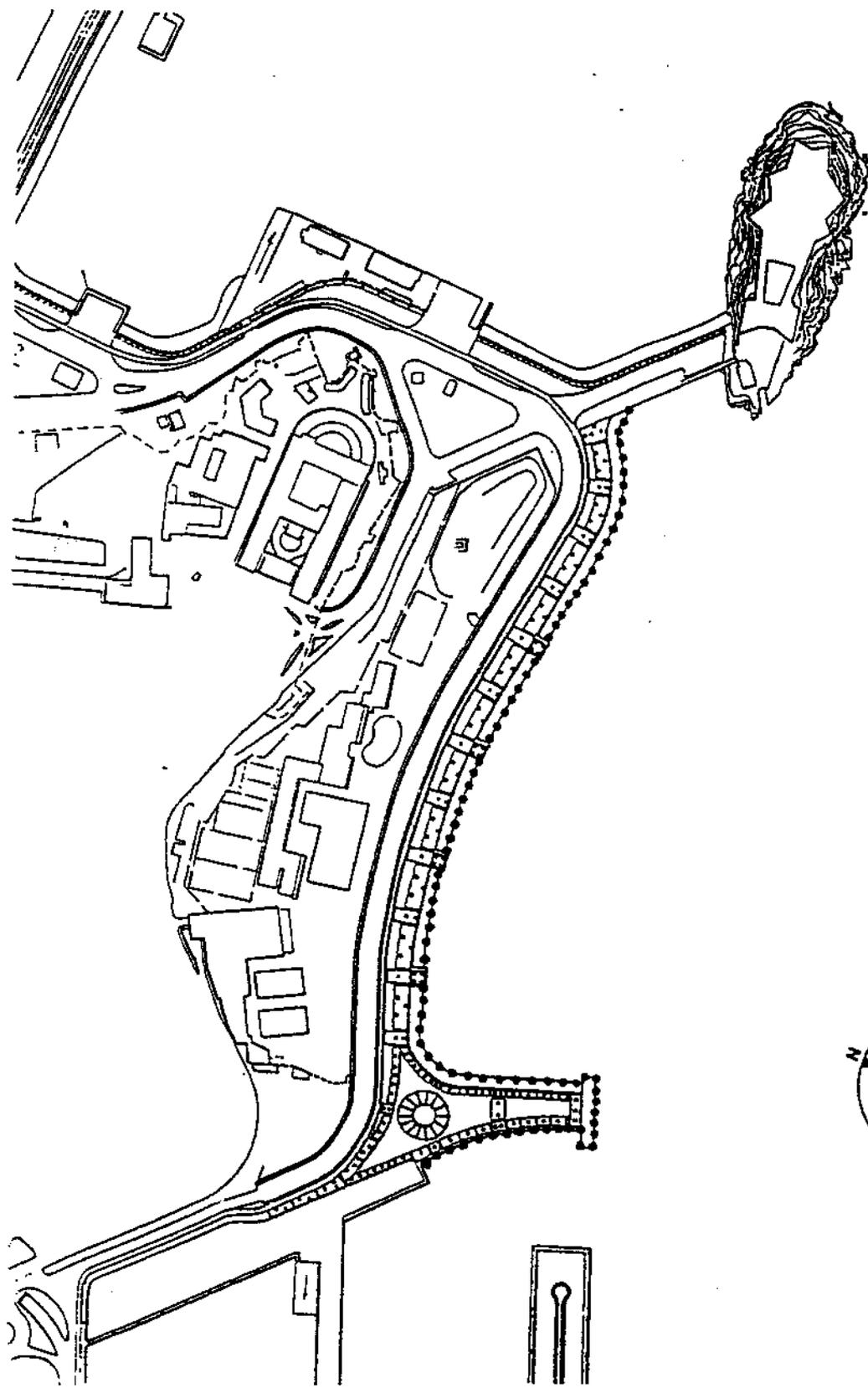


0 50 100

AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

2.:



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

TIPOLOGIA DE COSTA

●●●● MUROS Y OBRAS DEFENSA

## **2. Tráfico marítimo**

El tráfico marítimo en la zona es inexistente.

## **3. Accesibilidad**

### **3.1. Por vía marítima**

Al no existir tráfico marítimo en la zona, no se han previsto instalaciones de atraque de naves, por lo que no cabe ocuparse de accesibilidad marítima.

### **3.2. Accesos ferroviarios**

La zona carece de acceso ferroviario.

### **3.3. Accesos viarios**

El Paseo Marítimo cuenta con un vial que lo vertebra a todo lo largo, separando el propio Paseo de las instalaciones del Hotel, y que enlaza el Puerto Deportivo con la Avenida de la Marina. Esta vía cuenta con dos carriles en un mismo sentido más una banda para aparcamiento en línea en cada sentido, sobre las que se ha acotado mediante señalización horizontal un tramo para estacionamiento de motocicletas y otro para bicicletas.

Al igual que en la zona del Puerto Deportivo, adjunto al vial para vehículos de motor existe una pista para bicicletas que cuenta con dos carriles, diferenciada por el color granate de su firme.

Existe una vía, entre la Muralla y el terreno concedido al Hotel, para acceso a las instalaciones deportivas. Su punto de comienzo se encuentra en la plazoleta triangular donde desemboca el Paseo de Parrote; la vía muere sin continuidad al pie del Hotel.. Su acceso está dificultado por una línea de bordillo.

### **3.4. Conclusiones**

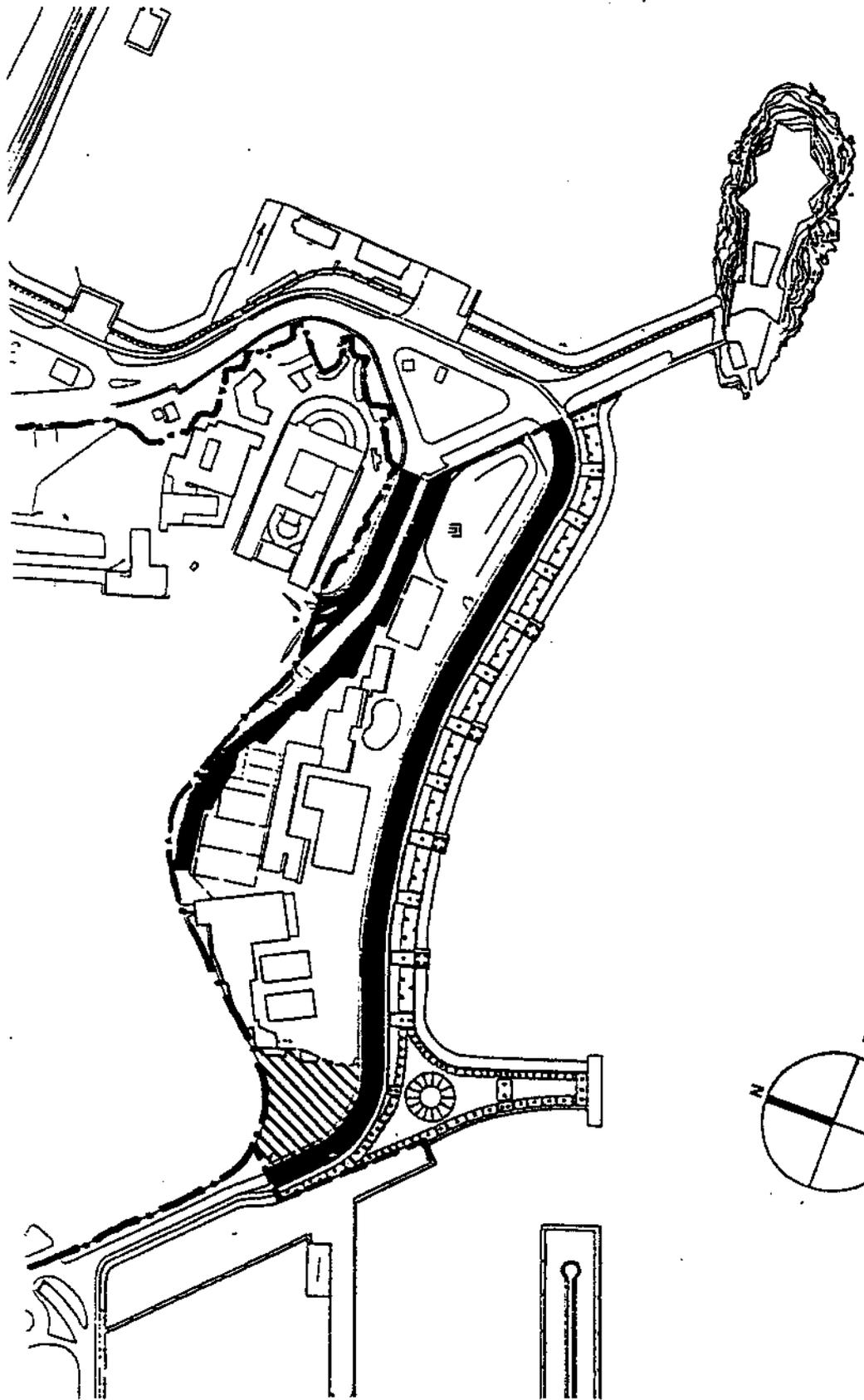
el área disfruta de una buena accesibilidad viaria, tanto peatonal como rodada, desde la ciudad.

La presión del aparcamiento, presente a lo largo de todo el Paseo Marítimo, se siente especialmente en esta zona, y crea problemas de accesibilidad, sobre todo, en las cercanías del dique de cierre del Muelle de Transatlánticos. Se observa que uno de los carriles del vial para automóviles se encuentra ocupado por vehículos estacionados durante las horas de mayor afluencia de público, repitiéndose el

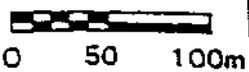
mismo fenómeno que ocurre en el tramo del Paseo del Parrote que se encuentra paralelo y por encima de la Muralla.

Existe una zona de forma triangular (delimitada por la curva del viario frente al dique de cierre de la Dársena de la Marina, el muro Oeste que cierra el área del Hotel Finisterre y el paño de Muralla) que se utiliza como aparcamiento anárquico de automóviles. Las constantes entradas y salidas de vehículos en él estacionados durante las horas de mayor uso del Paseo dificultan la accesibilidad.

Otro borde de conflicto es el espacio situado entre la zona deportiva y el paño de Muralla, cuyo acceso no está claro, y que igualmente se usa como aparcamiento sin ordenar.



ESCALA 1 : 4000



**AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO**

RED VIARIA Y FERROVIARIA

//// APARCAMIENTOS

2.5

#### 4. Situación legal del suelo

##### 4.1. Clasificación según convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria

Toda la superficie del área es suelo de actuación conjunta entre Ayuntamiento y Autoridad Portuaria.

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	27.249 m <sup>2</sup>	56,41 %
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	21.052 m <sup>2</sup>	43,59 %
<i>Superficie total del área</i>	<i>48.301 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00 %</i>

##### 4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

La clasificación del suelo asignada a la presente área de estudio es la de Suelo Urbano, y la subclasificación, casco antiguo con protección de nivel II. La calificación concreta de la presente zona de estudio es la de puerto turístico deportivo.

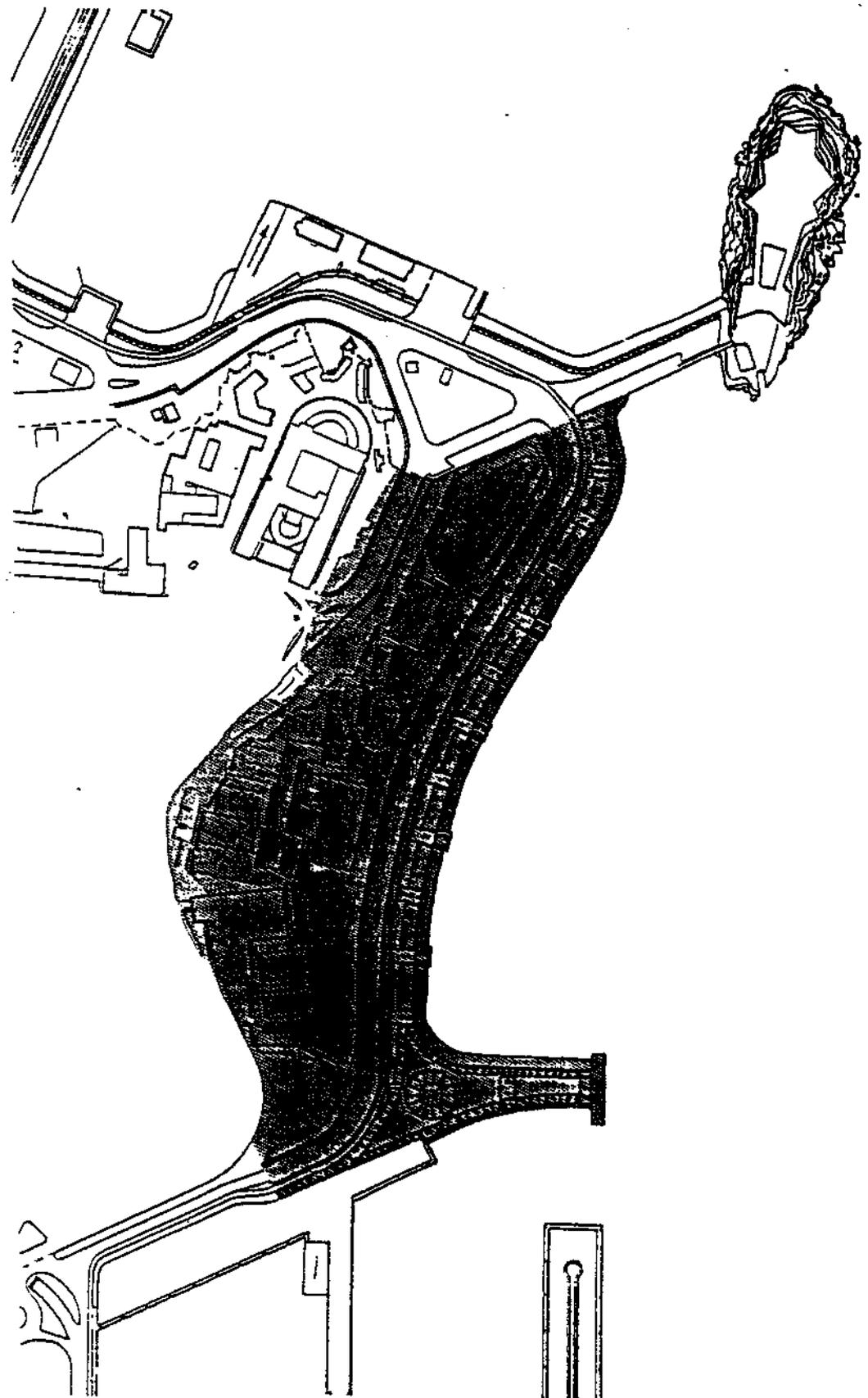
El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de calles y plazas. Las pistas e instalaciones situadas junto al Hotel Finisterre cuentan con uso pormenorizado deportivo.

Por último, la presente área se encuentra incluida en la denominada zona segunda, dentro de la superficie declarada como Conjunto Histórico-Artístico de La Coruña.

##### 4.4. Conclusiones

La zona descrita tiene una gran parte de su superficie en régimen de concesión: el Hotel Finisterre e instalaciones anexas. Esta concesión cuenta con el máximo plazo de caducidad, lo que significa que la Autoridad Portuaria no dispondrá de capacidad efectiva de actuación en el área sino a largo plazo.

Respecto a competencias en actuaciones urbanísticas, en virtud del Convenio de Colaboración del 27 de abril de 1990, no existe en esta zona área alguna de acción exclusivamente portuaria. Así pues, para actuaciones sobre toda la zona es necesaria la conformidad conjunta de la Autoridad Portuaria y del Ayuntamiento de La Coruña.

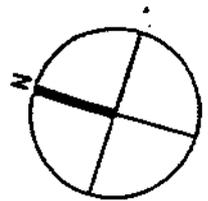
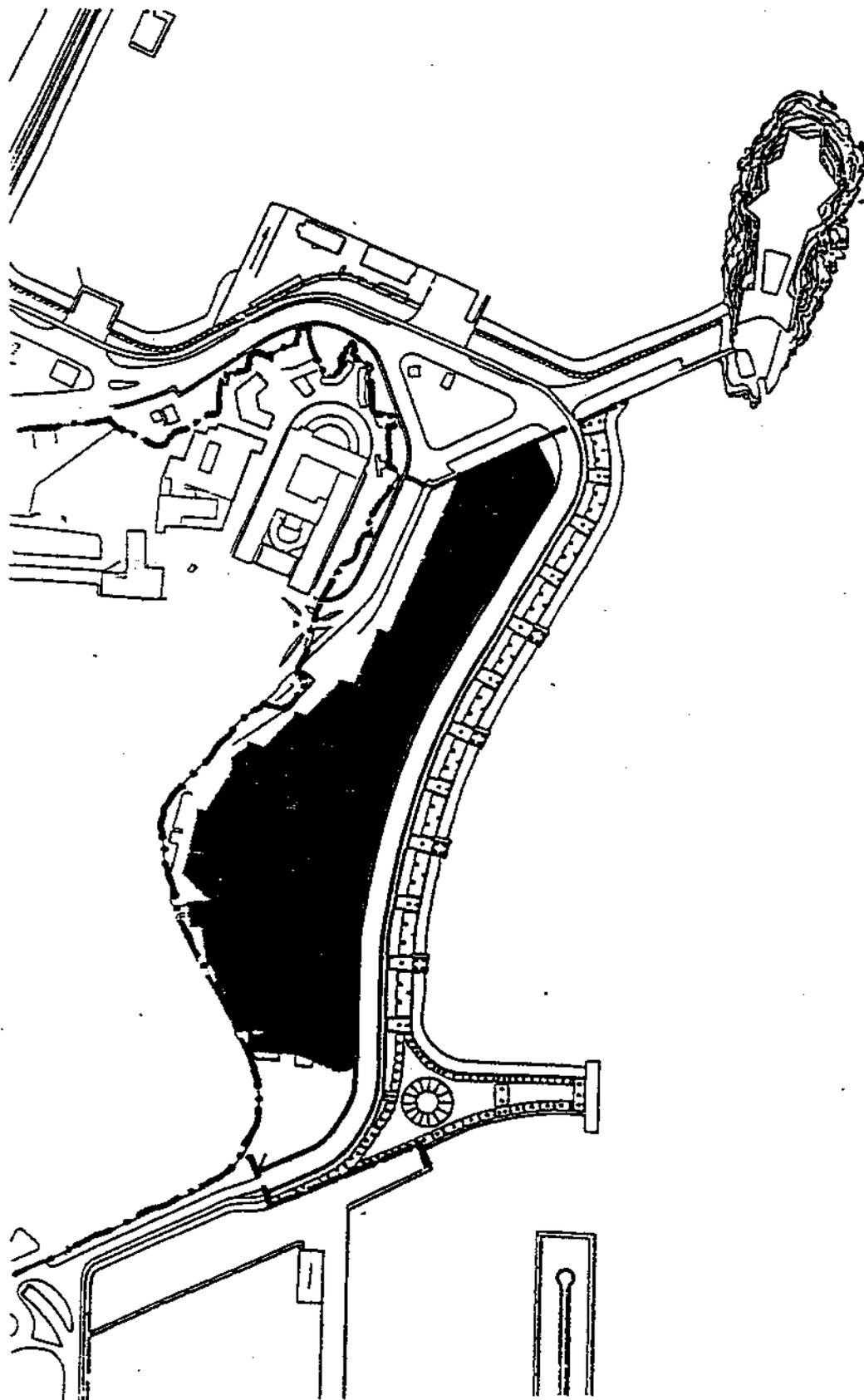


ESCALA 1 : 4000

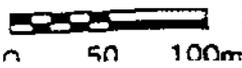


AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

SUELO ACTUACION CONJUNTA



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL  
10 DE ENERO DEL 2004

2.7

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

El área se halla ordenada en su mayor parte. Únicamente faltaría por ordenar el terreno triangular descrito en el párrafo tercero del punto 3.4. y el espacio de unión entre la Muralla y la zona acotada para actividades deportivas.

### 5.2. Cuadro de usos pormenorizados

	superficie	% sobre total
Red viaria	9.352 m <sup>2</sup>	17,26%
Estacionamiento	2.390 m <sup>2</sup>	4,40%
Jardines	1.036 m <sup>2</sup>	1,90%
Paseos y áreas peatonales	13.325 m <sup>2</sup>	24,56%
Espacios libres anejos al viario	900 m <sup>2</sup>	1,66%
Equipamiento	27.249 m <sup>2</sup>	50,22%
<i>Superficie total</i>	<i>54.252 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

Destaca el gran espacio que ocupa la concesión del Hotel Finisterre (50,22% sobre el total). La superficie dedicada a espacios verdes, paseos y carriles de bicicleta (Paseo Marítimo) ocupa un 28,12%, y el vial de vehículos de motor y aparcamientos, el 21,66%.

### 5.3. Altura, estado y valoración de la edificación

De las edificaciones de la zona, sobresale por su envergadura el edificio del Hotel Finisterre, de ocho alturas, si bien su interés arquitectónico es relativo. Los edificios de usos deportivos asociados son de una sola planta y tampoco cuentan con valores especialmente destacables.

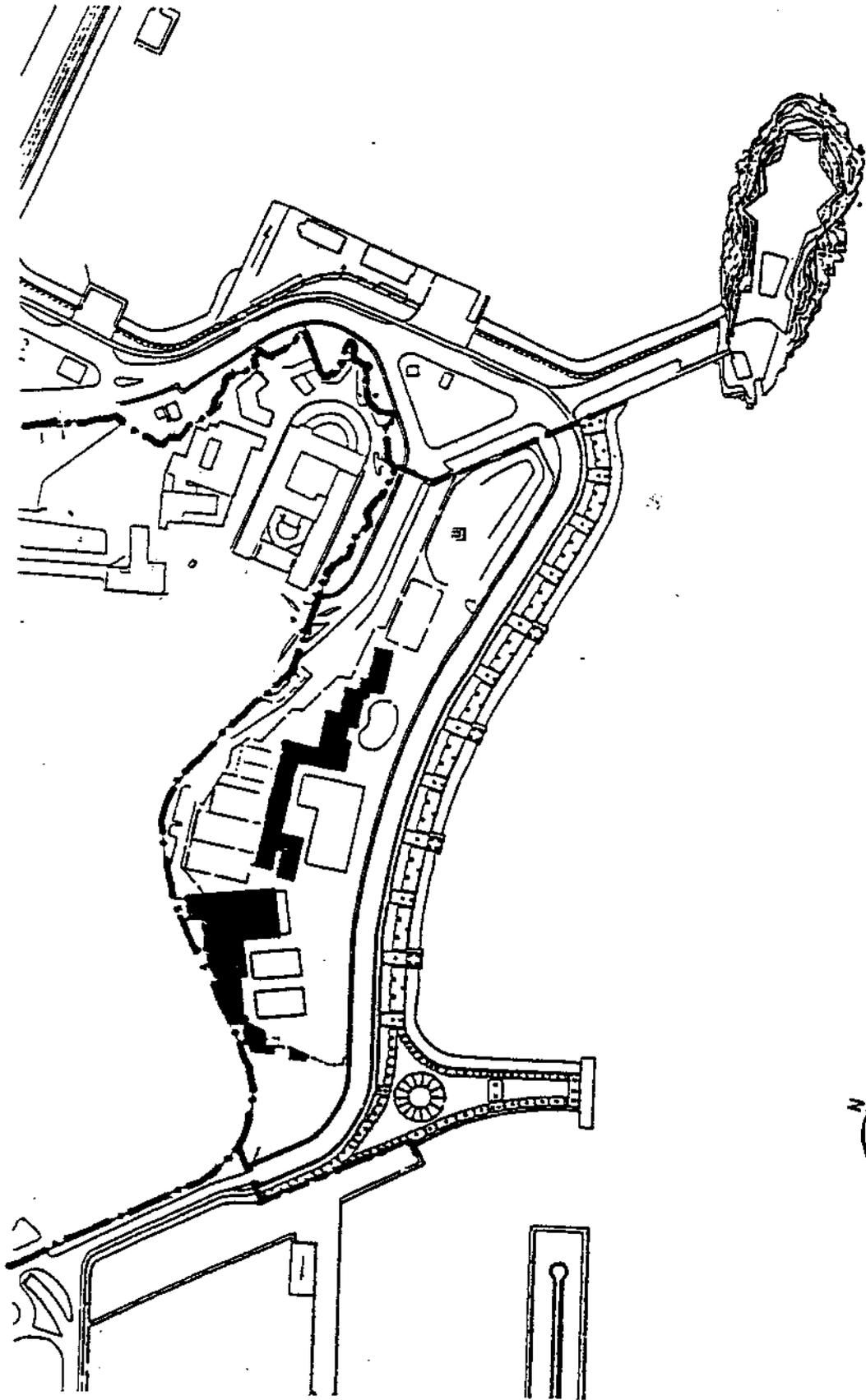
No existe ninguna construcción catalogada en este área.

### 5.4. Conclusiones

La presencia del Paseo Marítimo como elemento articulador y vertebrador caracteriza la zona, y constituye un óptimo ejemplo de solución del borde de unión entre puerto y ciudad.

La gran superficie dedicada a viales y Paseo evidencia el hecho de que la zona cuenta también con una importante función de conexión entre el Puerto Deportivo y el resto de la Zona de Servicio.

Como únicos hechos negativos cabe señalar la deficiente solución de la separación entre la superficie en concesión y el Paseo del Parrote, y el espacio descrito anteriormente en el que se aparca en desorden.



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

LOCALIZACION DE ACTIVIDADES TERCIARIAS

2.8

## **6. Valoración del área en el contexto y entorno urbanos**

### **6.1. Nivel de centralidad del área**

A pesar del gran atractivo sobre la ciudad con que cuenta el Paseo Marítimo, no puede afirmarse que ésta sea un área de gran centralidad. Su función principal es más de conexión del área del Puerto Deportivo con el resto de las zonas portuarias y con la ciudad, desplazándose el centro de gravedad de la centralidad hacia el entorno de la Dársena de La Marina.

### **6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias**

Los usos del entorno del área son los propios de la ciudad.

Las actividades de la zona no son las típicamente portuarias, sino las de carácter recreativo y de esparcimiento propias de un Paseo Marítimo, es decir, actividades que aportan valores muy positivos al conjunto urbano. En esta zona no existe apenas diferencia entre los ambientes de la ciudad y del puerto.

## **7. Resumen de la problemática del área**

No se aprecian problemas significativos en la ordenación del área. Tan sólo cabe señalar los derivados del tráfico de vehículos privados y la presión del estacionamiento en la zona.

## **8. Expectativas, previsiones y objetivos de la APLC para el área**

### **8.1. Determinaciones del Plan de Utilización.**

El Plan de Utilización califica el conjunto del área con el uso de Equipamiento, con una franja de terreno a la que se ha asignado el uso Cultural Recreativo.

### **8.2. Proyectos o planes en marcha.**

En el anteproyecto encargado por al APLC para la creación de un puerto deportivo en la Dársena de la Marina, se incluye la construcción de un edificio para uso comercial y de ocio, que se situaría en el interior de la presente zona, junto al arranque del dique de cierre de la antedársena.

## **9. Expectativas o exigencias explícitas externas**

### **9.1. Proyectos o estudios en marcha**

El Excmo. Ayuntamiento de La Coruña ha redactado un Proyecto de ampliación del trazado de la línea de tranvía desde las inmediaciones del Castillo de San Antón hasta la explanada de la Dársena de la Marina, que discurre por un lado del vial del Paseo Marítimo del Parrote.

### **9.2. Artículos e informaciones sobre el área aparecidos en la Prensa desde 1990.**

No se han encontrado.

## **10. Bases para la ordenación**

### **Objetivos funcionales:**

Mantenimiento de los usos que soporta la zona en la actualidad e introducción de uso comerciales en la parcela situada en el arranque que dique de cierre de la antedársena.

## ÁREA Nº 3 - DÁRSENA DE LA MARINA / MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS

### 1. Datos físico funcionales

#### 1.1. Descripción

Conforman este área dos zonas contiguas: por un lado, los terrenos de la Antedársena y Dársena de la Marina (frente al Muelle de Transatlánticos); por otro, la zona que se extiende desde el acceso a la Zona de Servicio a través de la puerta situada en la prolongación de la Calle de Santa Catalina hasta el Muelle de Transatlánticos, incluido éste.

El área se desarrolla en tierra a lo largo de una banda variable de unos 60 m. de anchura media, en forma de "U" abierta hacia el Suroeste, y que se ensancha para rellenar el espacio ganado al mar acotado por el nuevo Muelle.

#### 1.2. Superficies

Superficie edificada	6.098 m <sup>2</sup>	7,00%
Superficie sin edificar	80.795 m <sup>2</sup>	93,00%
<i>Superficie total</i>	<i>86.893 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

#### 1.3 Tipo y longitud de la línea de costa

Muelles	1.890 m	97,42%
Rampas	50 m	2,58%
<i>Longitud total</i>	<i>1.940 m</i>	<i>100,00%</i>

#### 1.4. Características técnicas

##### Dársena de La Marina

Fecha de construcción:	1934
Longitud:	420 m
Calado:	3 m
Tipo de utillaje:	carece
Uso principal:	estacionamiento y tráfico de bahía
Ancho total:	15 m
Estado:	bueno, operativo
Observaciones:	dispone de grandes explanadas, usadas como espacio de recreo

### Antedársena de La Marina

Fecha de construcción:	1991
Longitud:	475 m
Calado:	6 m
Tipo de utillaje:	carece
Uso principal:	embarcaciones menores y de recreo
Ancho total:	15 m
Estado:	bueno, operativo

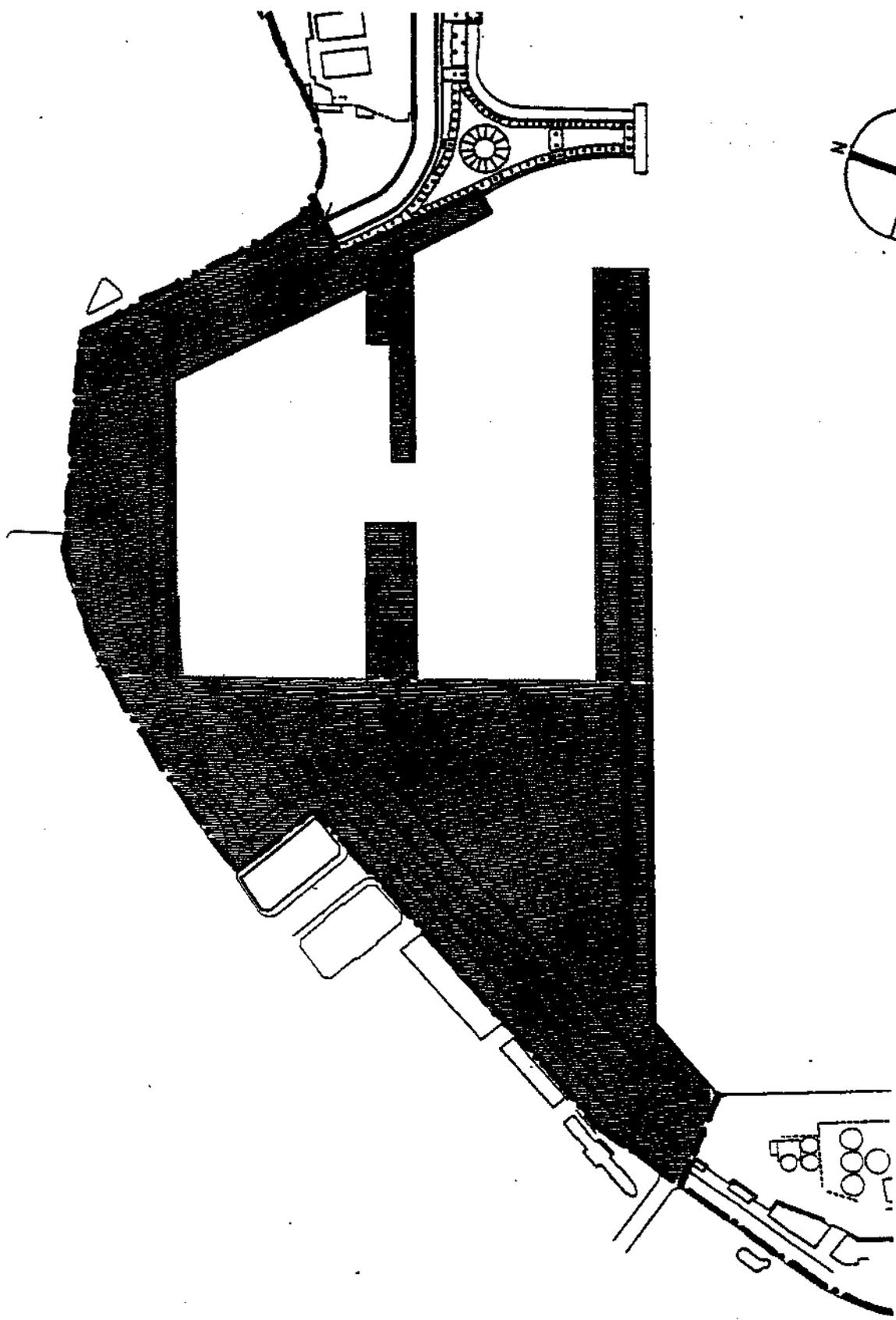
### Muelle de Transatlánticos

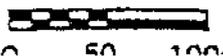
Fecha de construcción:	1991
Longitud:	484 m
Calado:	11 m
Tipo de utillaje:	carece
Uso principal:	tráfico de pasajeros y contenedores
Ancho total:	35 m
Estado:	bueno, operativo
Observaciones:	dispone de una gran explanada con carril de bicicletas

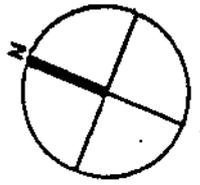
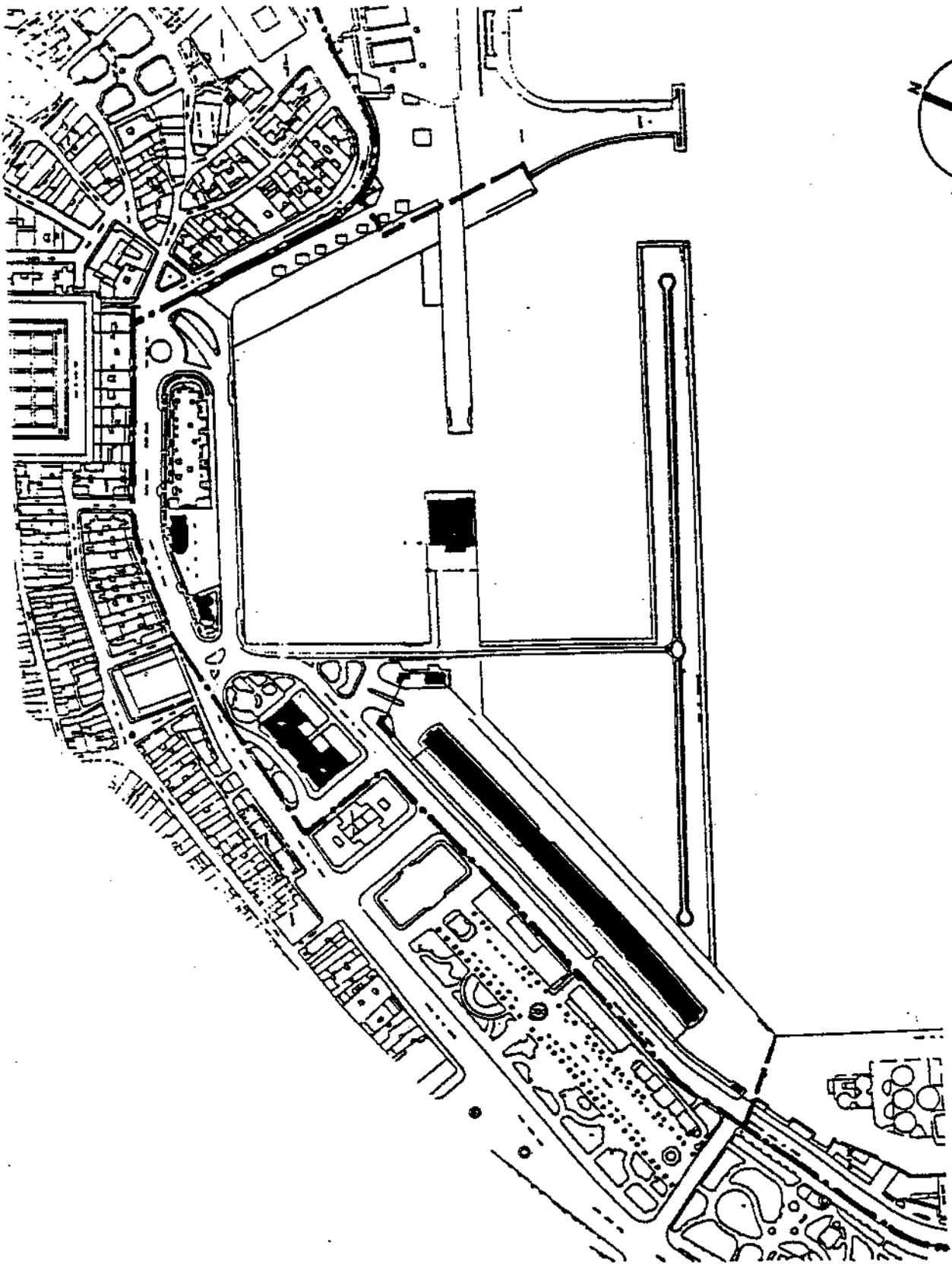
### 1.5. Conclusiones

Una parte significativa de la superficie de la zona está ocupada por explanadas asfaltadas sin ningún tipo de construcción, lo que permite contar con un amplio espacio disponible para movimiento de viajeros.

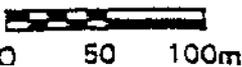
Los días en que no existe tráfico portuario, las plataformas del área están libres y son utilizadas por los ciudadanos para actividades de ocio o deportivas espontáneas. Especialmente usado es el carril de bicicletas en el Muelle de Transatlánticos.



ESCALA 1 : 4000 	<b>AREA N° 3 - DARSENA DE LA MARINA</b>
DELIMITACION DE AREA	31



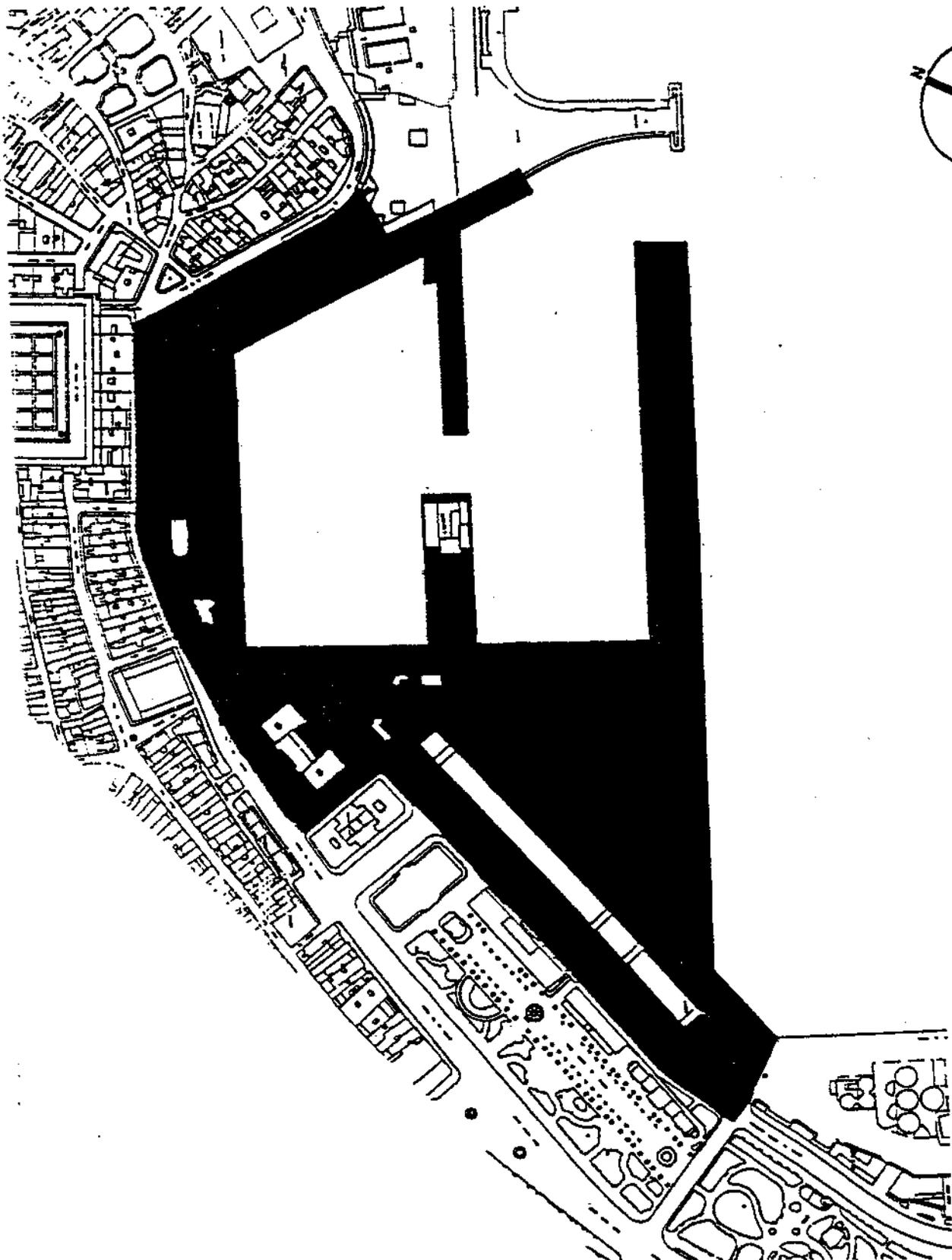
ESCALA 1 : 4000



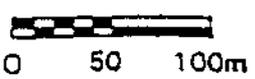
AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUPERFICIE EDIFICADA

3.2

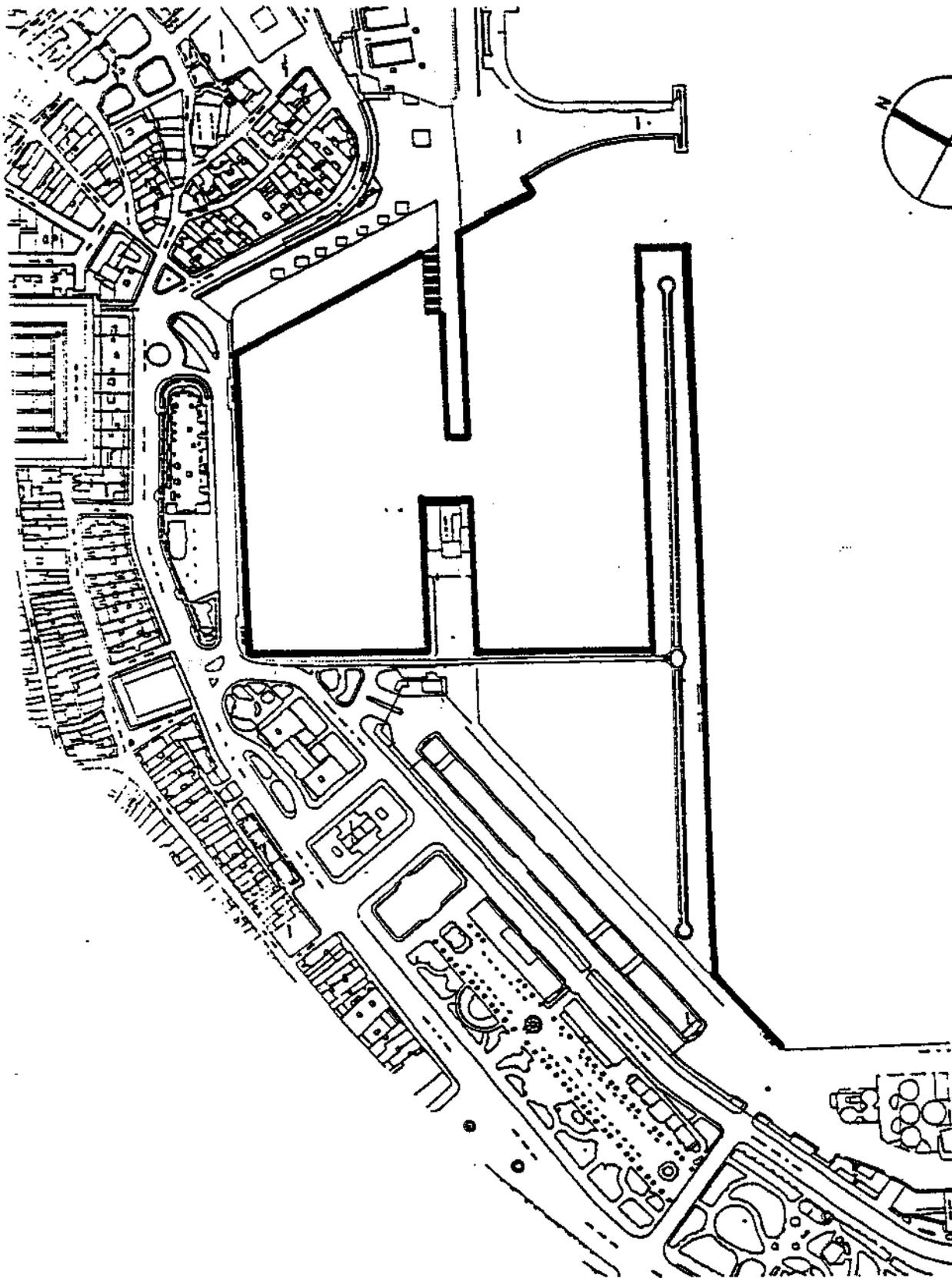


ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUPERFICIE SIN EDIFICAR



ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

**AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA**

TIPOLOGIA DE COSTA

**MUELLES**  
**RAMPAS Y VARADEROS**

## 2. Tráfico marítimo

La Dársena de la Marina se usa como atracadero de embarcaciones menores y de recreo.

El número de barcos atracados durante la última década se mantuvo en una banda de valores constante hasta 1988, año en que comenzó a ascender, alcanzando su máximo en 1990 (346 embarcaciones). Sin embargo, en 1991 comenzó un claro descenso (207), hasta caer en 1993 a la cifra de 45 buques. La razón de esta evolución puede encontrarse en el desarrollo de las obras de construcción del Muelle de Transatlánticos y el espigón enfrentado.

### EVOLUCIÓN DEL N° DE BARCOS FONDEADOS EN LA DÁRSENA DE LA MARINA (1984 - 1993)

año	unidades
1984	272
1985	210
1986	316
1987	219
1988	219
1989	312
1990	346
1991	207
1992	103
1993	45

Por su parte, el Muelle de Transatlánticos entró en servicio el 11 de abril de 1991. Desde entonces, las cifras de tráfico son las siguientes:

### EVOLUCIÓN DEL N° DE PASAJEROS DESEMBARCADOS EN EL MUELLE DE TRANSATLÁNTICOS (1991 - 1993)

año	n° de pasajeros
1991	6.726
1992	4.588
1993	13.246

La puesta en servicio de este Muelle ha supuesto un claro aumento de la afluencia de buques transatlánticos al Puerto, liberando de esta actividad a otros muelles.

### **3. Accesibilidad**

#### **3.1. Por vía marítima**

El acceso a la Dársena de La Marina puede efectuarse a través de uno de los dos canales para acceso al Puerto: el de Norte (Seijo Blanco) o el de Oeste (Punta Herminia). Ambos canales inciden en uno, situado a la altura de la Torre de Hércules.

Enfilando la señal luminosa establecida en Punta Fiateira (entre Santa Cristina y Bastiagueiro), se alcanza el Dique de Abrigo, donde se encuentra la boca de entrada al Puerto. Este acceso cuenta con una anchura de 800 m. y un calado mínimo de 21 m.

Ya dentro de la Bahía del Puerto, para acceder al interior de la Dársena basta con sobrepasar el espacio entre muelles de la Antedársena, paso que tiene 60 m. de amplitud, y traspasar la boca de entrada que dejan los dos espigones de la propia Dársena, de 30 m. de anchura.

#### **3.2. Accesos ferroviarios**

La zona carece de acceso ferroviario.

#### **3.3. Accesos viarios**

La vía principal interior es la Avenida del Alférez Provisional, que discurre paralela a la línea de delimitación de la Zona de Servicio del Puerto, por dentro de ésta. Cuenta con un carril por sentido, y no se permite el aparcamiento en sus bordes.

La parte situada al Este de la presente zona se encuentra acotada por una valla de fundición con basamento de fábrica. Esta valla tiene tres puertas de acceso:

1. Al Oeste, en la prolongación de la Calle de Santa Catalina, que suele abrirse para permitir el estacionamiento de vehículos en una bolsa de terreno que previamente se delimita con vallas móviles, para impedir un acceso más profundo.
2. A la altura del Edificio de la Autoridad Portuaria, doble y de mayor porte que la anterior, que permanece abierta únicamente cuando lo demanda algún servicio del Puerto.
3. Al comienzo de la nueva zona ganada al mar para el Muelle de Transatlánticos, que cuenta con barreras que permiten el acceso a bicicletas y peatones pero no a automóviles.

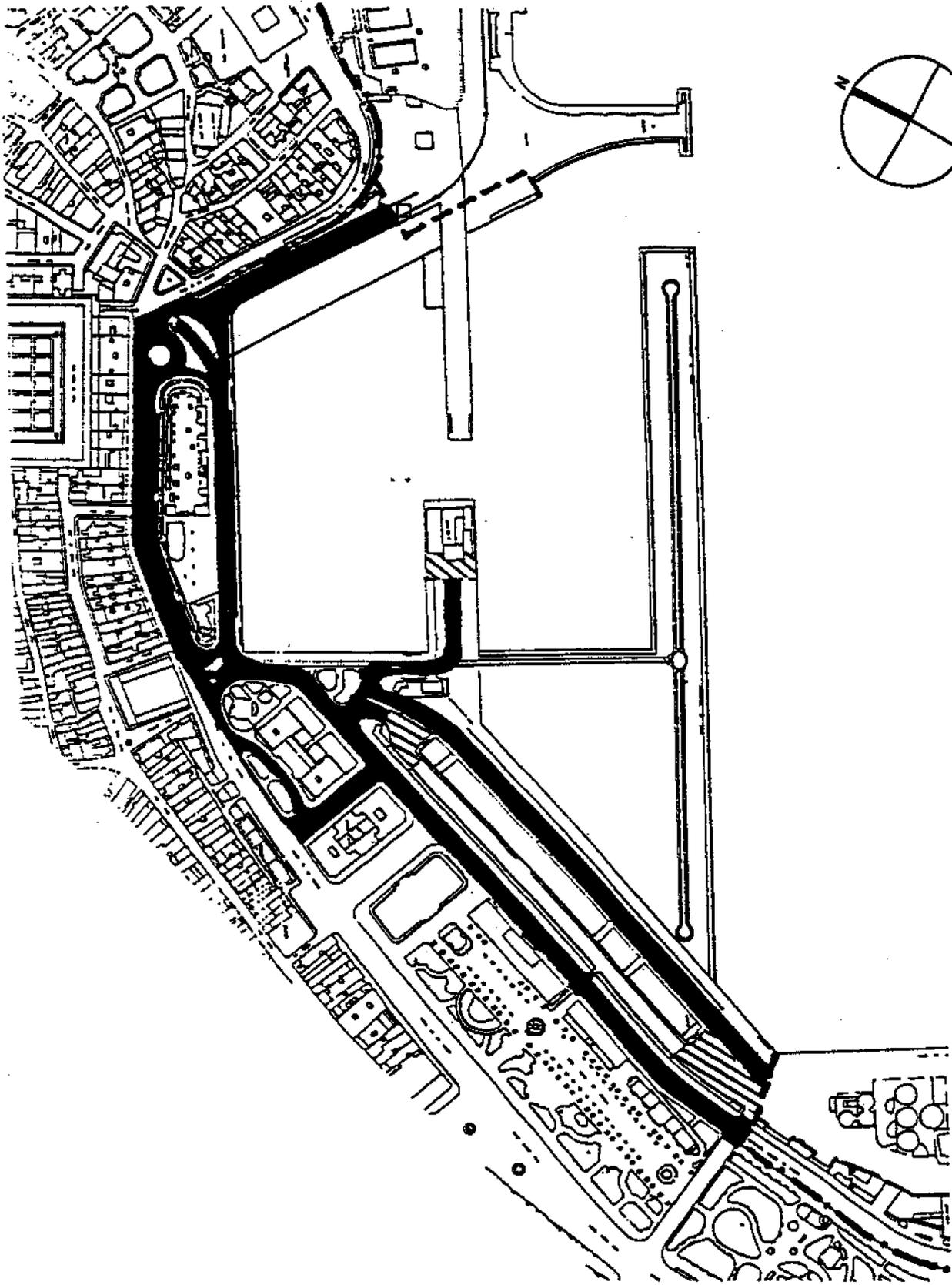
En las cercanías de la segunda puerta descrita, el vial se bifurca, y la rama más cercana a la ciudad enlaza con la Avenida de La Marina. Este tramo, perteneciente a la zona de servicio del Puerto, cuenta con un carril por sentido, aparcamiento en línea en el margen de los miradores y en batería en el cercano al jardín. Esta avenida constituye la principal conexión desde el exterior; de ella parten numerosas vías perpendiculares, en su mayoría peatonales, que enlazan con el casco de la ciudad.

La otra rama discurre al borde de la Dársena. Recibe un mayor flujo circulatorio que el tramo de la Avenida de La Marina, y cuenta con similares características. En la punta más al Este de los jardines frente a la Avenida, se convierte en el Paseo Marítimo.

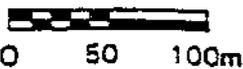
### 3.4. Conclusiones

La accesibilidad por vía marítima es buena, como lo es la del Puerto de La Coruña, en general.

El área disfruta de una muy buena accesibilidad viaria, tanto peatonal como rodada, con el entramado de la ciudad, aunque no con el exterior.



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 3 - DARSENA DE LA MARINA

RED VIARIA Y FERROVIARIA

//// APARCAMIENTOS

3.5

#### 4. Situación legal del suelo

##### 4.1. Clasificación según convenio entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento

Suelo de actuación Municipal	26.582 m <sup>2</sup>	30,60%
Suelo de actuación conjunta Ayuntamiento-APLC	11.439 m <sup>2</sup>	13,16%
Suelo de actuación Portuaria	48.872 m <sup>2</sup>	56,24%
<i>Superficie total del área</i>	<i>86.893 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	1.040 m <sup>2</sup>	1,20%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	85.853 m <sup>2</sup>	98,80%
<i>Superficie total del área</i>	<i>86.893 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

##### 4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

La clasificación del suelo asignada a la presente área es la de Suelo Urbano, y la subclasificación de casco antiguo con protección de nivel I, salvo la zona junto al antiguo edificio de Servicio de Viajeros, que cuenta con nivel de protección II.

La calificación concreta de la presente zona de estudio es la de puerto turístico deportivo.

El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de calles y plazas. El entorno de los muelles que conforman la Dársena de La Marina está incluido en la delimitación del suelo que cuenta con calificación global definitiva. Dentro de él, aparecen los edificios del Real Club Náutico y Autoridad Portuaria como equipamiento social, y el jardín frente a los miradores de la Avenida de La Marina como aparcamiento público.

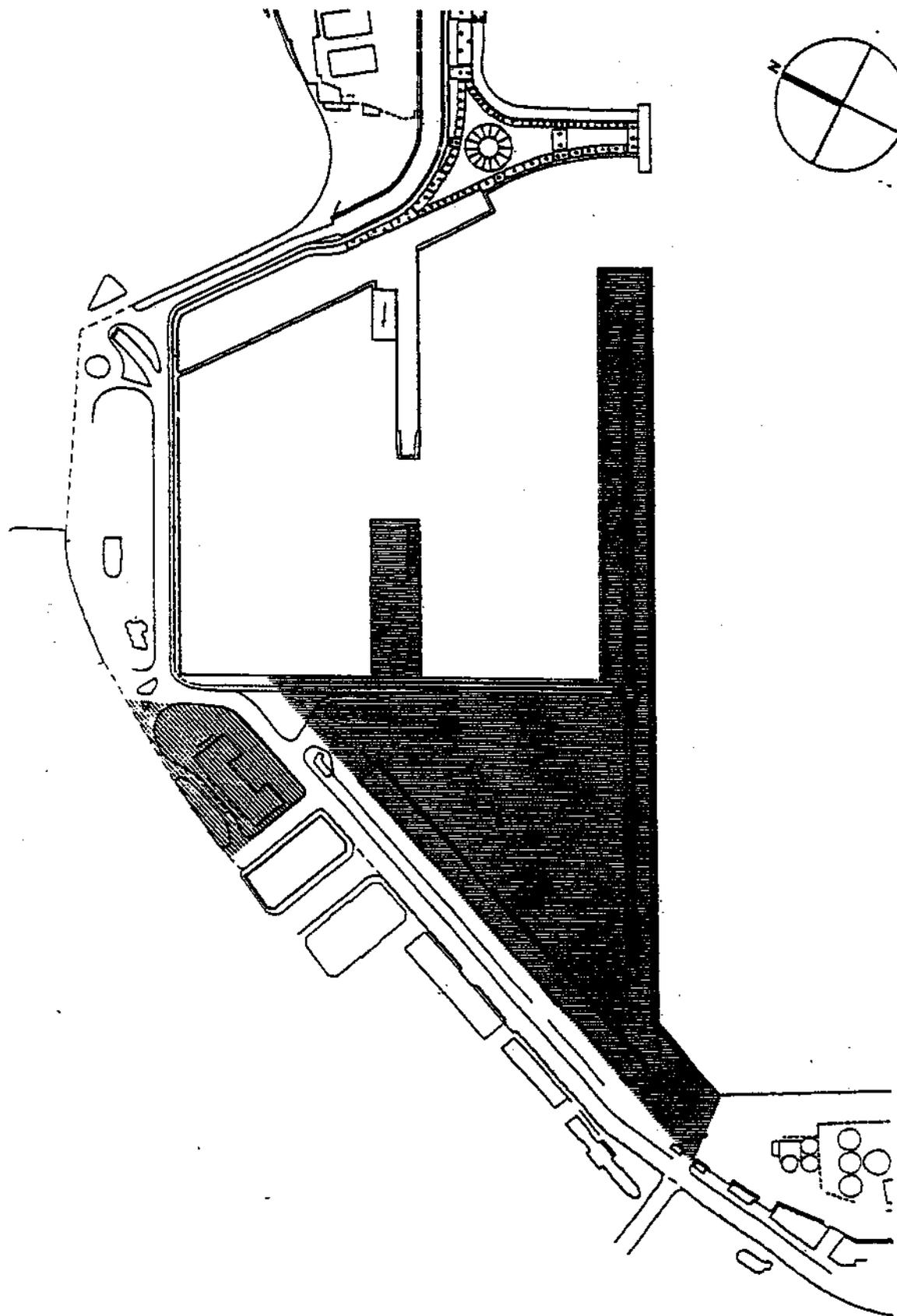
Por último, los terrenos entorno a la Dársena de la Marina y al edificio de la Autoridad Portuaria se encuentran incluidos en la denominada zona segunda, dentro de la superficie declarada como Conjunto Histórico-Artístico de La Coruña. Por su parte, los situados desde el edificio del Servicio de Viajeros hasta la puerta de la Calle de Santa Catalina pertenecen a la zona de respeto de la citada zona segunda.

### 4.3. Conclusiones

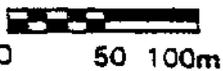
La zona descrita tiene una pequeña parte de su superficie en régimen de concesión. Estas concesiones cuentan con amplios plazos de caducidad, pero representan solamente un 1,20% de la superficie total, lo que significa que, aunque la Autoridad Portuaria no dispondrá de capacidad efectiva de actuación sobre ellas sino a largo plazo, la capacidad real sobre la zona es muy grande en la actualidad.

Respecto a competencias en actuaciones urbanísticas, en virtud del Convenio de Colaboración del 27 de abril de 1990, existen en esta zona áreas de acción exclusivamente portuaria (56,24% del total), así como otras de acción conjunta municipal y portuaria (13,16%), y zonas de competencias exclusivamente municipales (30,60%).

Es de destacar que, según el Convenio de colaboración suscrito entre Autoridad Portuaria y Ayuntamiento, los jardines frente a la Avenida de La Marina y la Avenida del Alférez Provisional son de gestión exclusivamente Municipal, mientras que la zona donde comienza el Paseo Marítimo es de competencia conjunta. El entorno del edificio de la Autoridad Portuaria y la zona de Méndez Núñez quedan para gestión directa del Puerto.



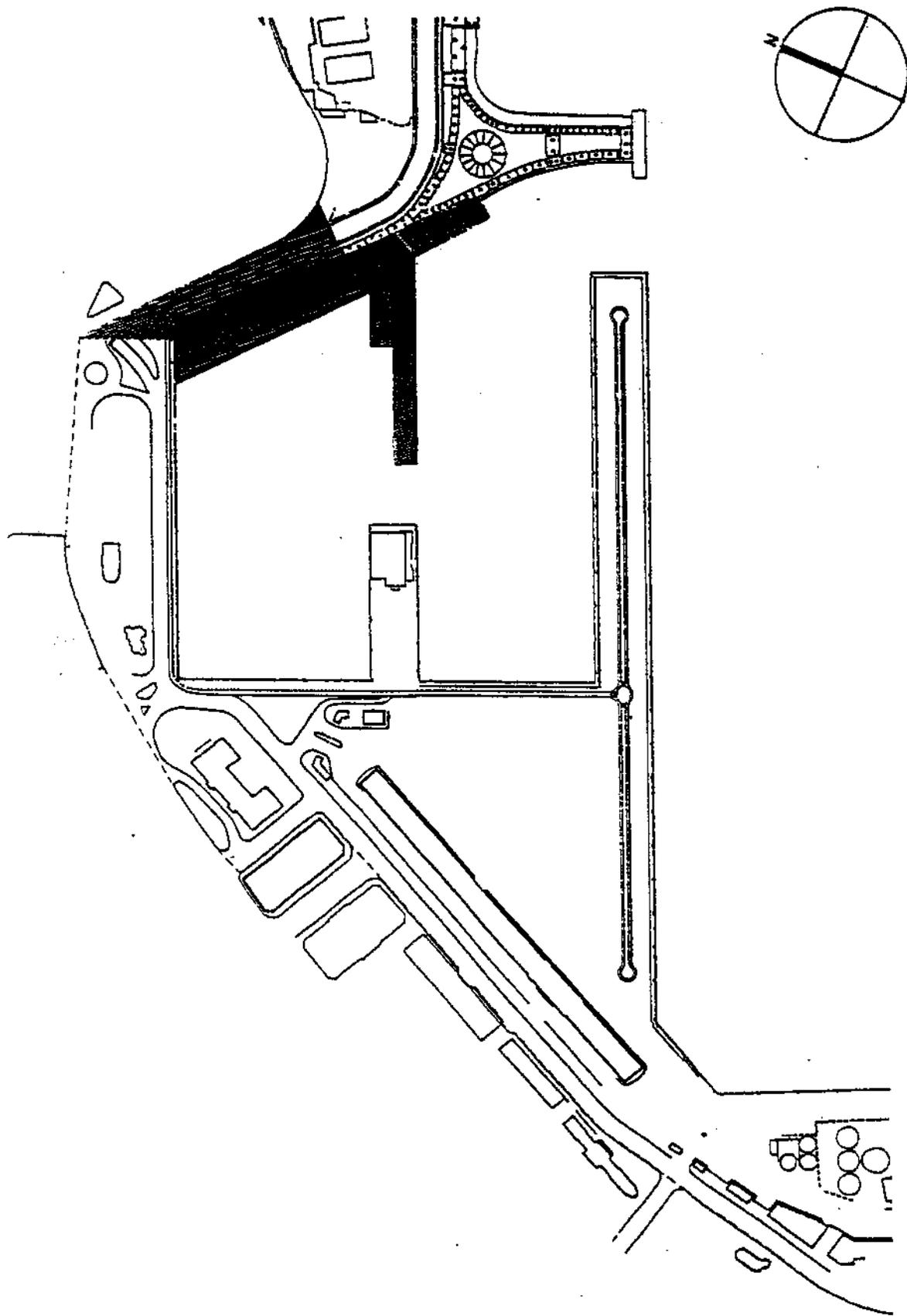
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUELO ACTUACION PORTUARIA

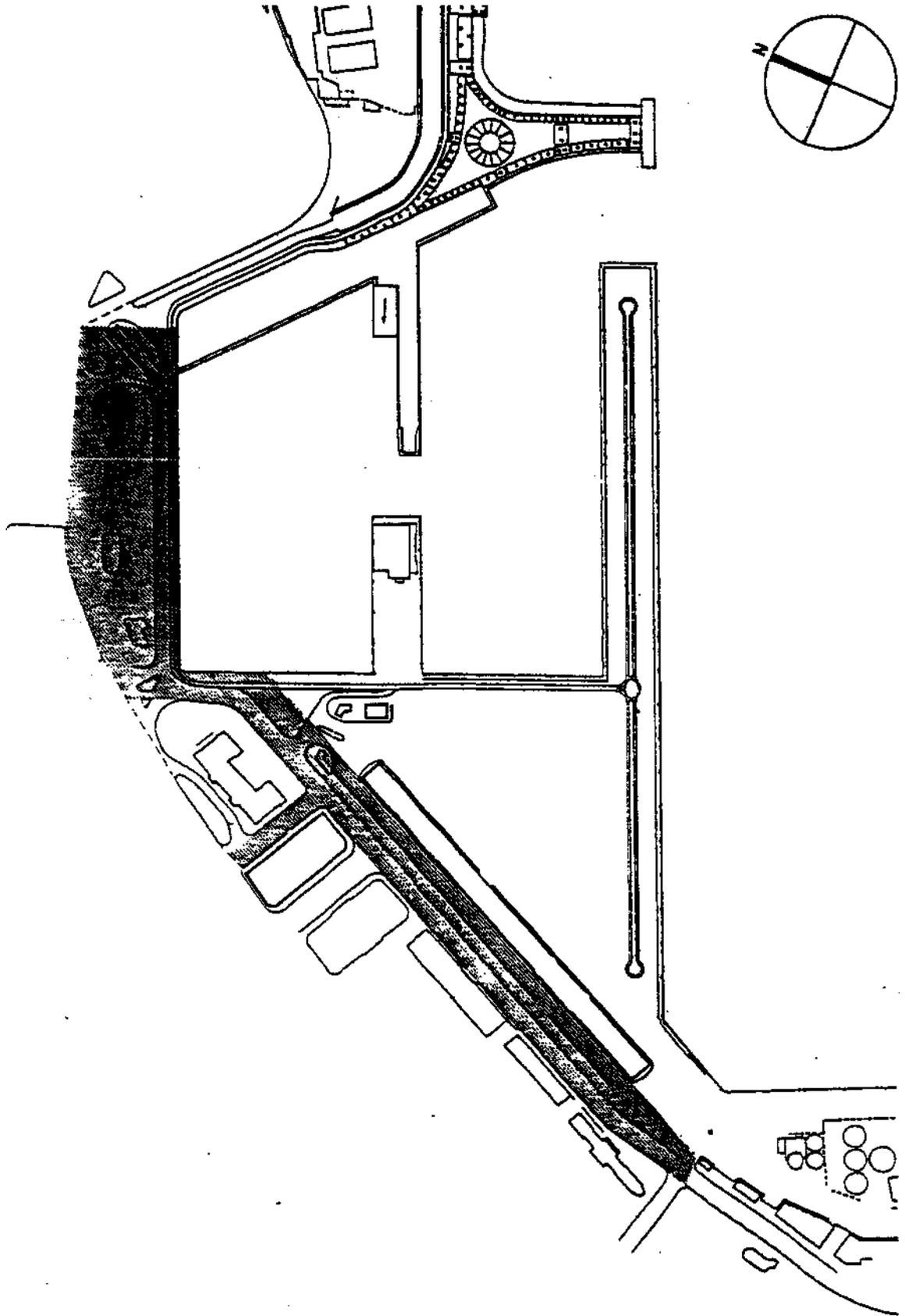
3.6



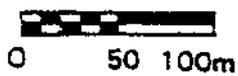
ESCALA 1 : 4000  
0 50 100m

**AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA**

SUELO ACTUACION CONJUNTA  
AUTORIDAD PORTUARIA - AYUNTAMIENTO



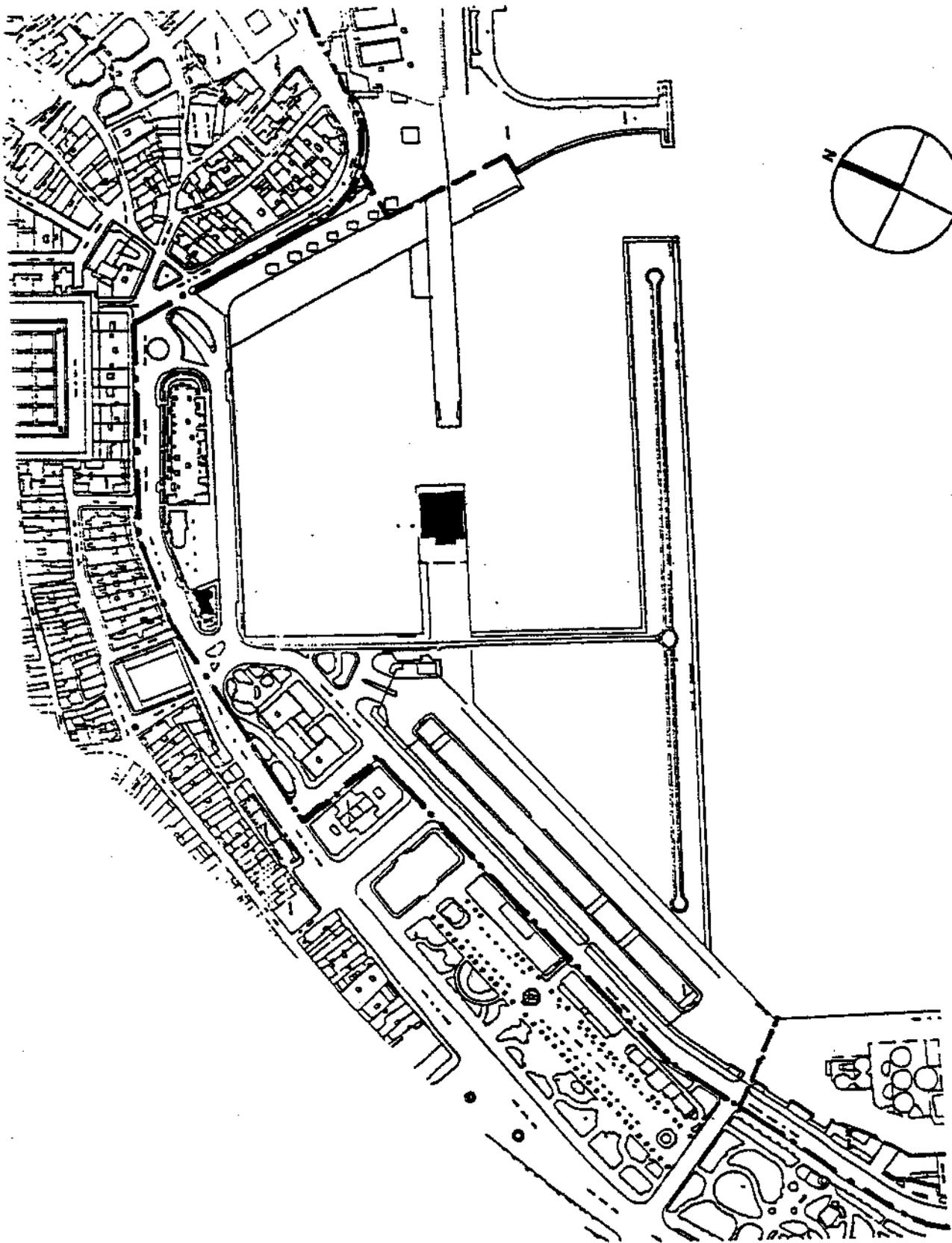
ESCALA 1 : 4000



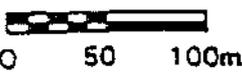
AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUELO ACTUACION MUNICIPAL

3.8



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL  
1º DE ENERO DEL 2004

3.9

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

El área se halla ordenada casi en su totalidad. La parte más oriental se ha completado recientemente con la finalización del acceso al Paseo Marítimo. La base de la Dársena de La Marina la ordenan los viales descritos en apartados anteriores y el jardín intermedio. El entorno del Muelle de Transatlánticos queda como gran explanada disponible para actividades portuarias.

### 5.2. Cuadro de usos pormenorizados

	superficie	% sobre total
Red viaria	20.880 m <sup>2</sup>	24,02%
Estacionamiento	3.260 m <sup>2</sup>	3,75%
Maniobra y manipulación de mercancías	32.244 m <sup>2</sup>	37,15%
Terciario de oficinas	1.378 m <sup>2</sup>	1,58%
Jardines	7.168 m <sup>2</sup>	8,24%
Paseos y áreas peatonales	1.200 m <sup>2</sup>	1,38%
Muelles y áreas anejas compatibles con usos ciudadanos	11.010 m <sup>2</sup>	12,67%
Áreas asociadas a instalaciones náutico-deportivas	1.560 m <sup>2</sup>	1,79%
Espacios libres anejos al viario	7.855 m <sup>2</sup>	9,03%
Equipamiento	340 m <sup>2</sup>	0,39%
<i>Superficie total</i>	<i>86.893 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

Destaca, sobre la superficie total del área, el terreno que ocupa el espacio para maniobra y manipulación de mercancías (37,15%). Se trata de la amplia plataforma que requiere el tráfico de viajeros por transatlántico.

La importancia de la red viaria en esta zona queda reflejada por el área que ocupa sobre el total: un 24,02%.

Por último, la superficie que ocupan jardines, paseos y áreas peatonales, áreas anejas compatibles para usos ciudadanos y otros espacios similares nos dan clara idea del carácter de la zona.

### 5.3. Altura, estado y valoración de la edificación

En los jardines situados frente a los edificios con miradores de la Avenida de la Marina se encuentra un pequeño edificio dedicado a Oficina de Turismo, de una sola planta, contemporáneo, bien ubicado y adaptado a su uso.

En el extremo del antiguo espigón de la Dársena se levanta el Real Club Náutico de La Coruña, edificio regular aislado de tres plantas. Tiene cierto interés arquitectónico y está bien conservado.

Al Oeste de la Dársena, se encuentra el edificio de la Autoridad Portuaria, construcción de dos alturas, arquitectónicamente interesante y en buen estado de conservación.

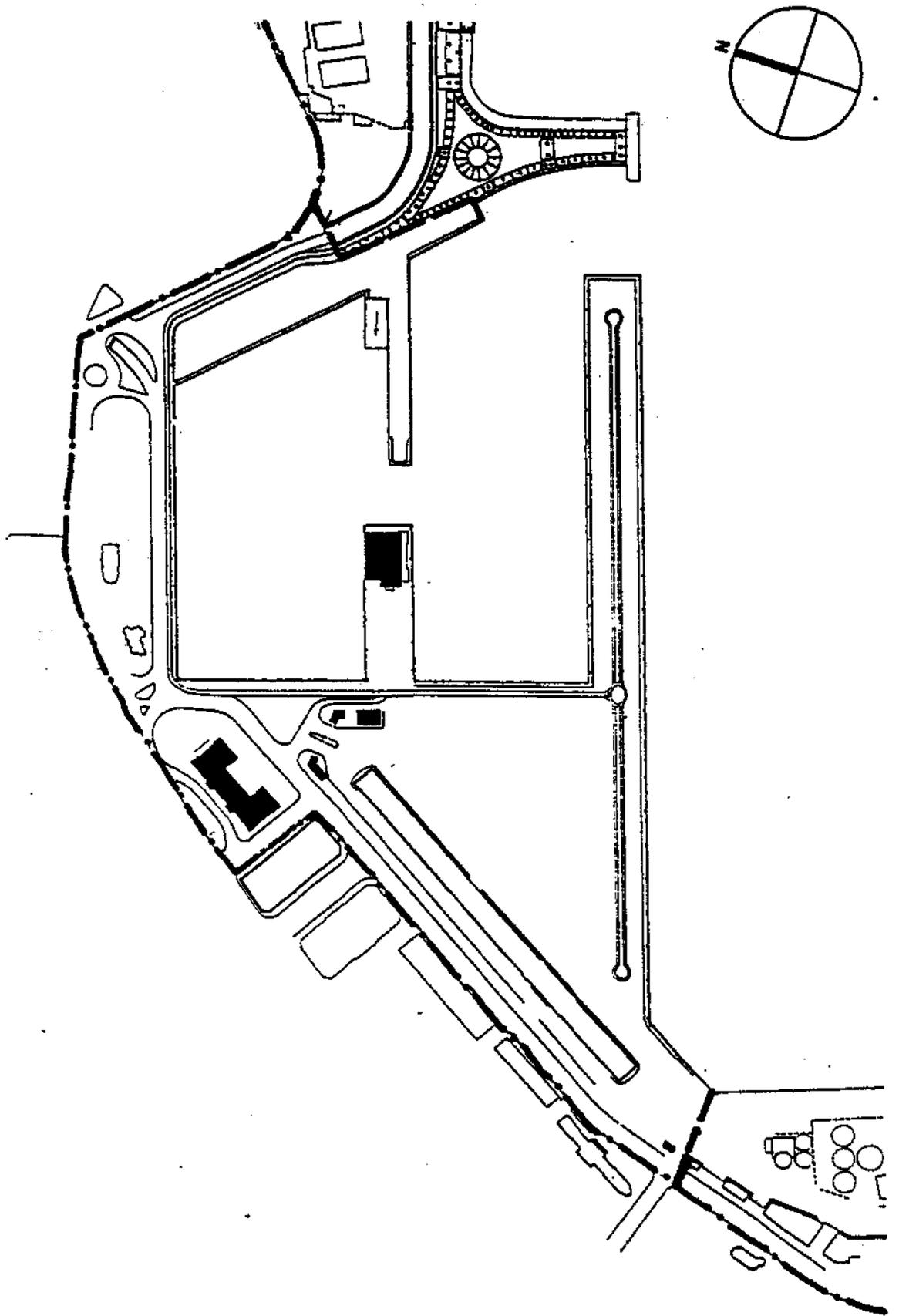
Por último, cabe citar la existencia de varias pequeñas edificaciones dedicadas a oficinas (prácticos del Puerto, amarradores, etc.) que forman conjunto armónico.

### 5.4. Conclusiones

Las diversas bolsas de estacionamiento eventual de vehículos en las cercanías del Muelle de Transatlánticos y edificio del Servicio de Viajeros (en especial, la que se forma en el acceso en la prolongación de la Calle de Santa Catalina) son puntos negativos en cuanto a la ordenación de la zona.

Aspectos problemáticos son, también, la intersección de viales en la zona de Puerta Real (donde confluyen los viales principales y existe un paso a desnivel) y las intersecciones en las cercanías del edificio de la Autoridad Portuaria.

Por último, la disposición y carácter de las vías y su difícil accesibilidad peatonal motiva que los jardines de La Marina queden aislados de su entorno.



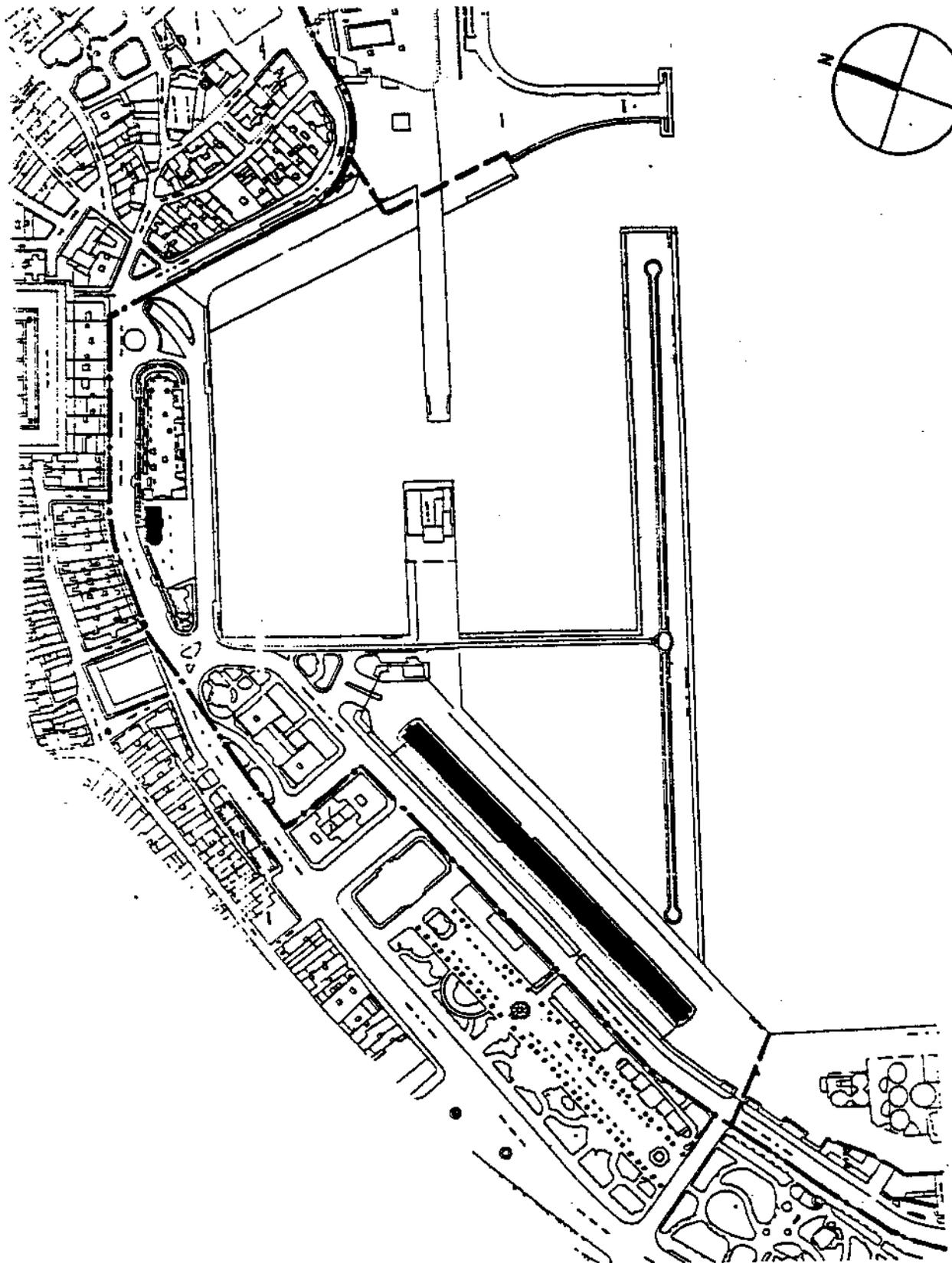
ESCALA 1 : 4000



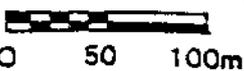
AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

3.10



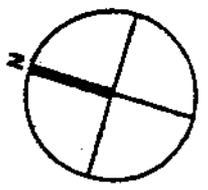
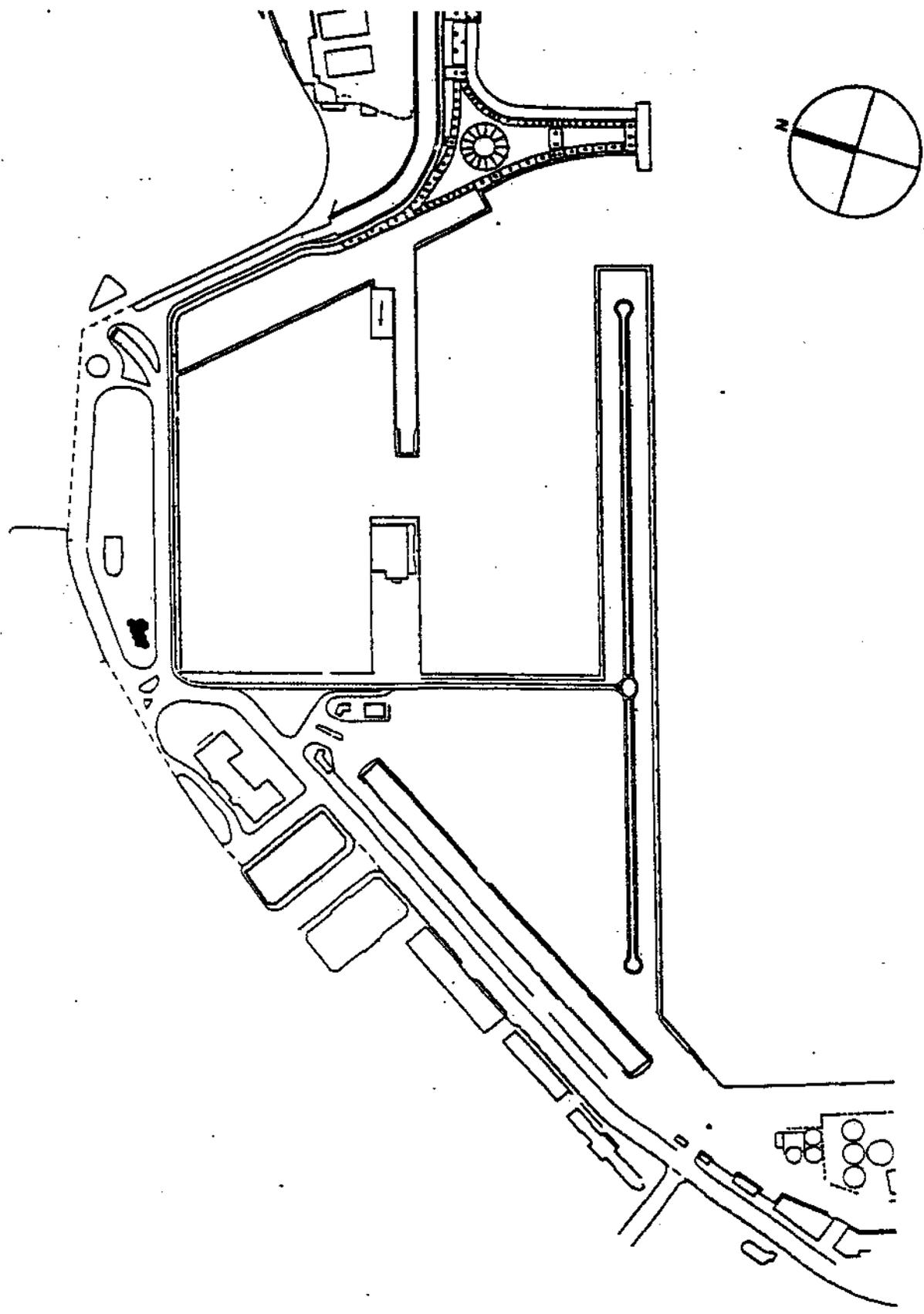
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
INDIRECTAMENTE AL PUERTO

3.1



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 3 - DARSENA DE LA MARINA

LOCALIZACION DE ACTIVIDADES TERCARIAS

## **6. Valoración del área en el contexto y entorno urbanos**

### **6.1. Nivel de centralidad del área**

Su situación junto a la Avenida del Alférez Provisional, la Avenida de La Marina y el Paseo Marítimo, y otras vías secundarias, convierten esta zona en una de las áreas de mayor centralidad y conexión con la ciudad. La belleza del paseo de la banda de miradores y su cercanía al casco histórico potencia esa parte como foco de atracción.

### **6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias**

En la base de la Dársena, se encuentran los jardines de la Avenida de la Marina. Tras ellos, se levanta una banda de edificios que cuentan con miradores acristalados de gran belleza, cuya vista forma una de las imágenes más representativas de la ciudad de La Coruña. A espaldas de todo el área se alza el perfil de la ciudad, que, con la altura y disposición de sus edificios configura un claro borde o frontera urbana.

Las actividades generadas en esta zona, dedicada al atraque de pequeños yates y embarcaciones deportivas o transatlánticos, no se contraponen a los usos o actividades propias de la ciudad.

## **7. Resumen de la problemática del área**

Los problemas de la zona se reducen a la dificultad de acceso peatonal a los jardines de La Marina, y la falta de tratamiento adecuado de la explanada situada junto al Muelle de Transatlánticos y los muelles y entorno de la Dársena.

## 8. Expectativas, previsiones y objetivos de la APLC para el área

### 8.1. Determinaciones del Plan de Utilización

El Plan de Utilización propone para la zona los siguientes usos:

Dársena, antedársena y entorno: Portuario Deportivo  
 Muelle de Trasatlánticos: Portuario Comercial, Pasajeros  
 Explanada actualmente sin uso: Equipamiento y Complementario Terciario

### 8.2. Proyectos o planes en marcha

Está redactado un anteproyecto de Puerto Deportivo con 450 atraques e instalaciones auxiliares en la Dársena de la Marina.

## 9. Expectativas o exigencias explícitas externas

### 9.1. Proyectos o estudios en marcha

La Asociación de Comerciantes El Obelisco ha redactado un anteproyecto de Estacionamiento subterráneo en la Avenida de la Marina, para 400 plazas.

### 9.2. Artículos e informaciones sobre el área aparecidos en la Prensa desde 1990.

"El P.P. pide que el aparcamiento de La Dársena no se explote por el sistema de concesiones" Para el Partido Popular, los aparcamientos privados, que se usan en régimen de concesión, apenas se utilizan e incluso sufren inundaciones continuas, como ocurre con el de la Plaza de María Pita, por lo que no solucionan los problemas de tráfico. IG, 9/II/90.

"Dicen que otro aparcamiento en la Dársena resucitaría el Plan Bofill". Según diversas opiniones, resulta extraña la polémica derivada de la posible construcción de un aparcamiento en los jardines de la Dársena de La Marina, puesto que apareca en el PGOU aprobado en 1985. CG, 10/V/90.

"El 'Metro de superficie' enlazará los alrededores de La Coruña con la Dársena". Por iniciativa del Ayuntamiento, en colaboración con Renfe y otras instituciones, permitirá un recorrido turístico por el Puerto de la ciudad y sus alrededores. IG, 12/VI/90.

"Del millar de yates entrados, más de la mitad eran francesas e inglesas", se augura un buen futuro para embarcaciones deportivas en la Dársena. IG, 16/II/91.

"El BNG critica la posible construcción de un centro comercial en la Dársena", porque piensan que es maniobra especulativa (siguiendo el proyecto Bofill), que expulsaría usos tradicionales. IG, 17/II/91.

"La reforma portuaria coruñesa busca aprovechar el entorno marítimo en toda su extensión urbana". Artículo en el que se describen la reformas como la compatibilización de ciudad y puerto. VG, 17/III/91; IG, 18/III/91.

"Arco Iris propone un proyecto de ampliación de la dársena coruñesa". Este grupo ecologista propone una amplísima zona verde en los varaderos de la Dársena, la demolición del local de turismo, etc. CLC, 2/IV/91.

"Ese maravilloso y nuevo muelle". Artículo firmado por "QUELÉN", que elogia el nuevo Muelle de Méndez Núñez y las actividades de la Junta del Puerto de La Coruña. IG, 3/V/91.

"Proyectan un rascacielos de 40 pisos en la zona noble de la ciudad", promovido por el Puerto, Zara y el Banco Pastor. CG, 27/X/93. Desmentido del Puerto sobre el proyecto. CG, 9/XI/93.

"Critican la falta de equipos de limpieza de la dársena coruñesa". Residuos procedentes de la limpieza de los tanques de los buques se acumulan en ella. Opinan que tendrían que disponerse instalaciones adecuadas por recibir y tratar residuos oleosos y aguas contaminadas. VG, 2/II/94.

"La Coruña se perfila como el futuro 'europuerto' de la franja atlántica". Según González Laxe y Jesús Ribas, reúne todos los requisitos para ello. Aunque se quejan de la escasez de líneas regulares de transporte marítimo. VG, 17/XII/94.

"Los comerciantes del centro reclaman la creación del parking de la Dársena". Quieren que empiecen las obras cuando terminen las de los Cantones. VG, 8/II/95.

## 10. Bases para la ordenación

El área se ofrece como un área de oportunidad para el desarrollo de actividades náutico-deportivas y terciario comerciales que articulen la transición puerto-ciudad en su fachada más representativa.

## ÁREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERÍA / MUELLE DE CALVO SOTELO

### 1. Datos físico funcionales

#### 1.1. Descripción

Se incluyen en este área los terrenos situados entre el acceso a la Zona de Servicio a través de la puerta situada en la prolongación de la Calle de Santa Catalina, y las inmediaciones de la puerta de acceso por la Plaza de Orense.

Conforman la zona dos muelles: uno de ellos, paralelo a la línea de costa (Muelle de la Batería), y otro, perpendicular a éste y situado más al Sur, que se adentra en el mar (Muelle de Calvo Sotelo). Ambos muelles y la propia línea costera delimitan una superficie triangular, en uno de cuyos bordes (el más cercano a la ciudad) se localizan varios edificios administrativos.

La zona se dedica, en general, a almacén de graneles sólidos (alúmina, cementos, asfaltos, etc.), tanto en silos como en naves cubiertas y cerradas, y a actividades administrativas.

#### 1.2. Superficies

Superficie edificada	16.553 m <sup>2</sup>	18,80%
Superficie sin edificar	71.585 m <sup>2</sup>	81,20%
<i>Superficie total</i>	<i>88.138 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

#### 1.3 Tipo y longitud de la línea de costa

Muelles	956 m	95,03%
Muros costeros y obras de defensa	50 m	4,97%
<i>Longitud total</i>	<i>1.006 m</i>	<i>100,00%</i>

#### 1.4. Características técnicas

##### Muelle de La Batería

Fecha de construcción:	1894
Longitud:	277 m
Calado:	entre 5.50 m. y 8.00 m
Tipo de utillaje:	carece
Uso principal:	almacenaje de mercancía general, de graneles por instalación especial.
Ancho total:	55 m
Estado:	bueno, operativo
Observaciones:	cuenta con una rampa para tráfico roll/on - roll/off hasta 80T, con 23 m. de anchura

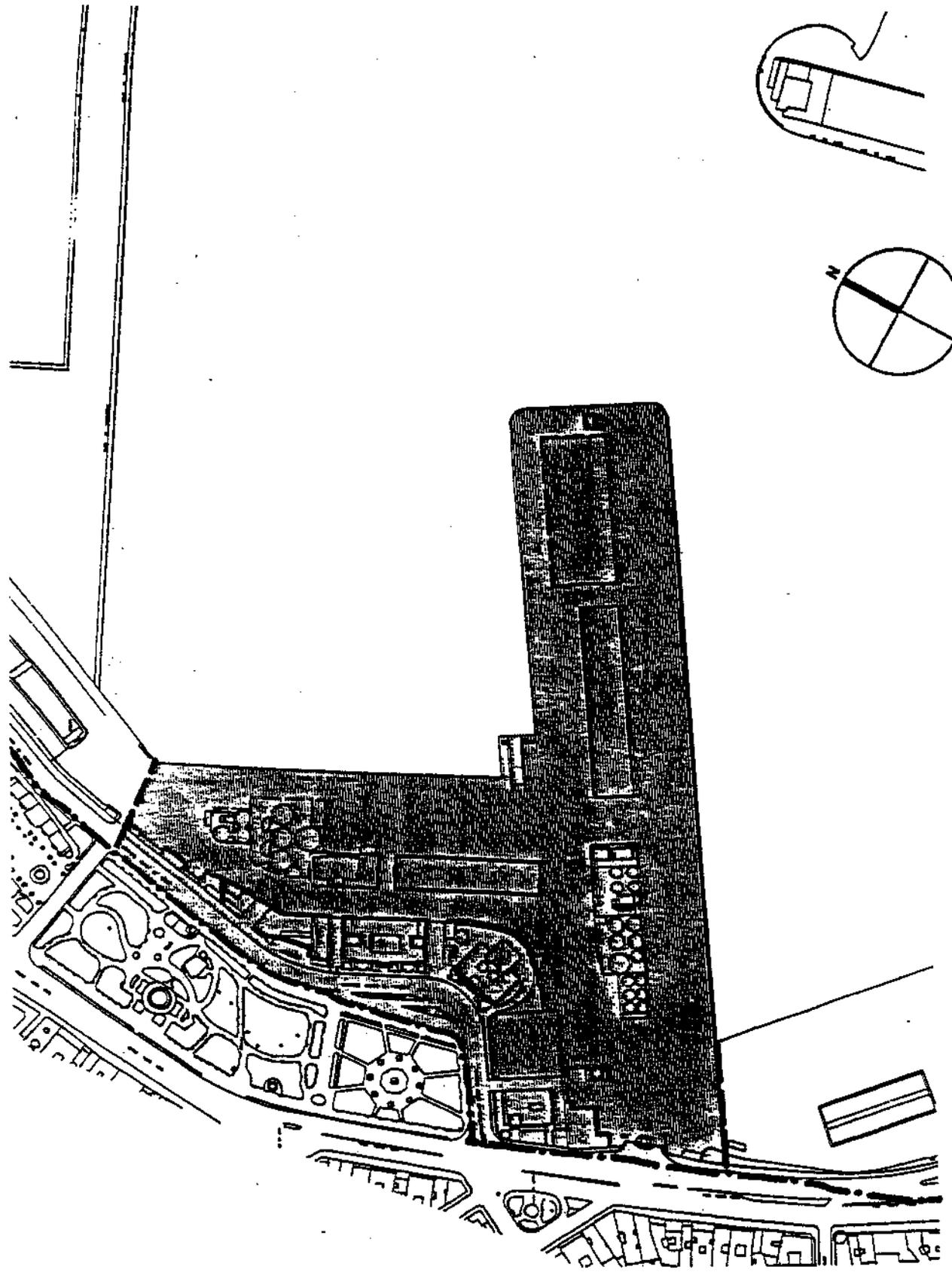
##### Muelle de Calvo Sotelo (Norte, Transversal, Sur)

Fecha de construcción:	1894
Longitud:	Norte, 50 m Transversal, 20 m Sur, 50 m
Calado:	Norte, de 7,00 a 10,00 m Transversal, 10,00 m Sur, 10,00 m
Tipo de utillaje:	Norte, 2 grúas tipo pórtico eléctricas de 100 T/hora; Sur, 4 id. de 100 T/hora y 1 id. de 150 T/hora
Uso principal:	almacenaje de mercancía general y graneles por instalación especial
Ancho total:	Norte y Sur, 50 m Transversal, 20 m
Estado:	bueno, operativo

#### 1.5. Conclusiones

Área mayoritariamente dedicada a actividades comerciales y administrativas, donde abundan los silos de grandes dimensiones y algunos edificios singulares.

Una parte significativa de la superficie de tierra está ocupada por explanadas asfaltadas sin ningún tipo de construcción, lo que permite contar con un amplio espacio disponible para tráfico mercancías.



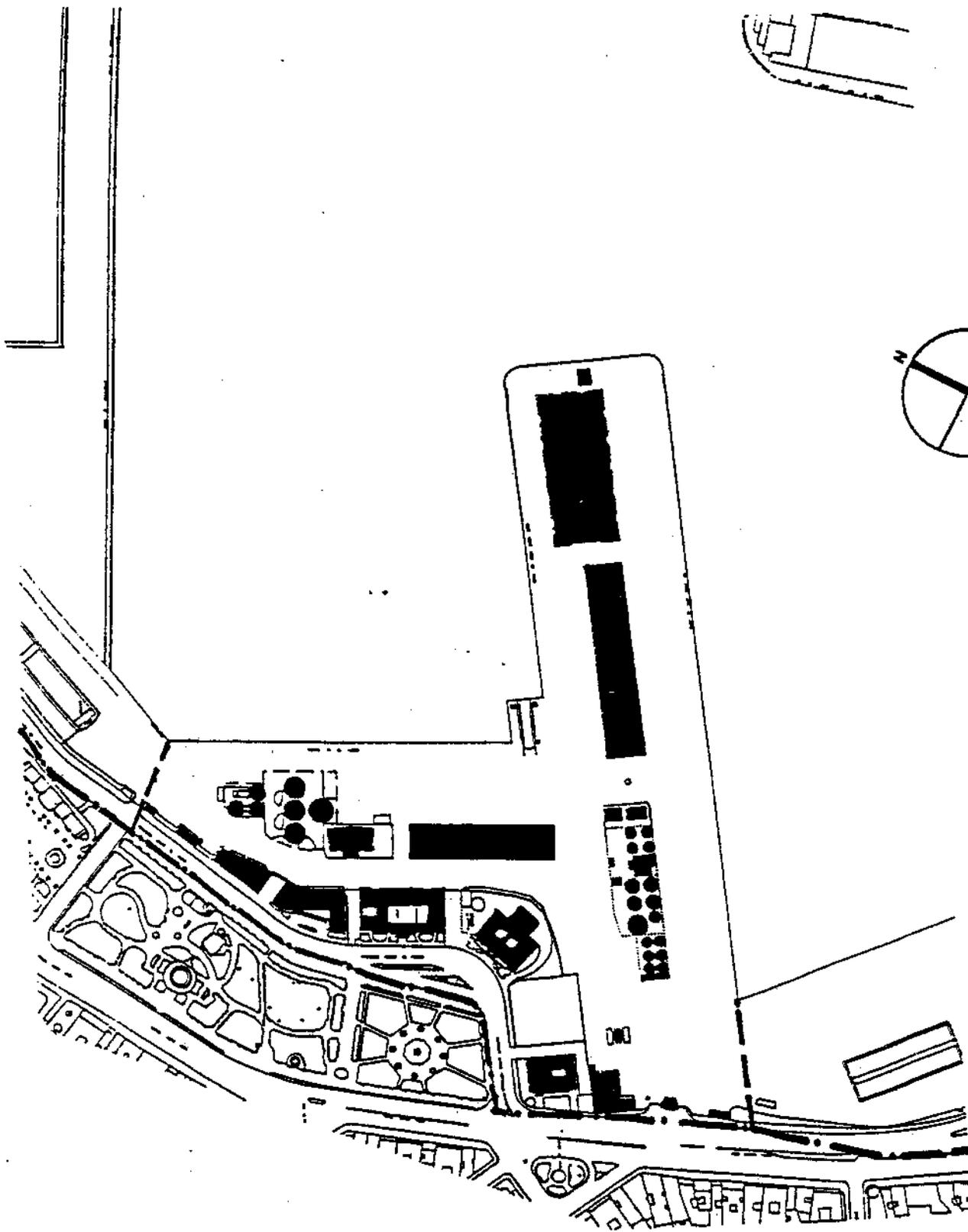
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

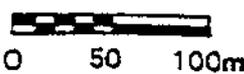
AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTEL

DELIMITACION DE AREA

4.1



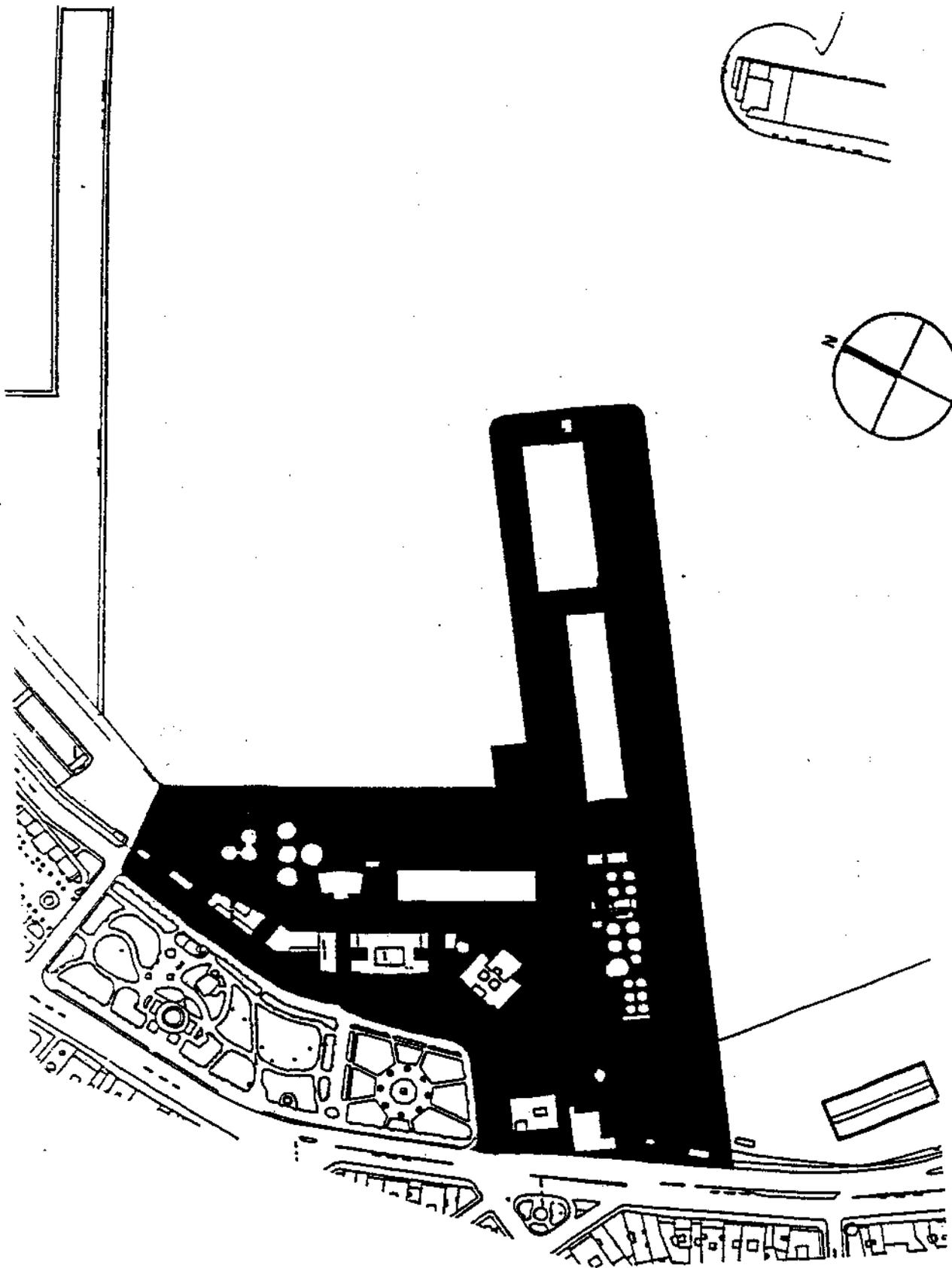
ESCALA 1 : 4000



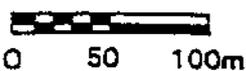
AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTELC

SUPERFICIE EDIFICADA

4.2

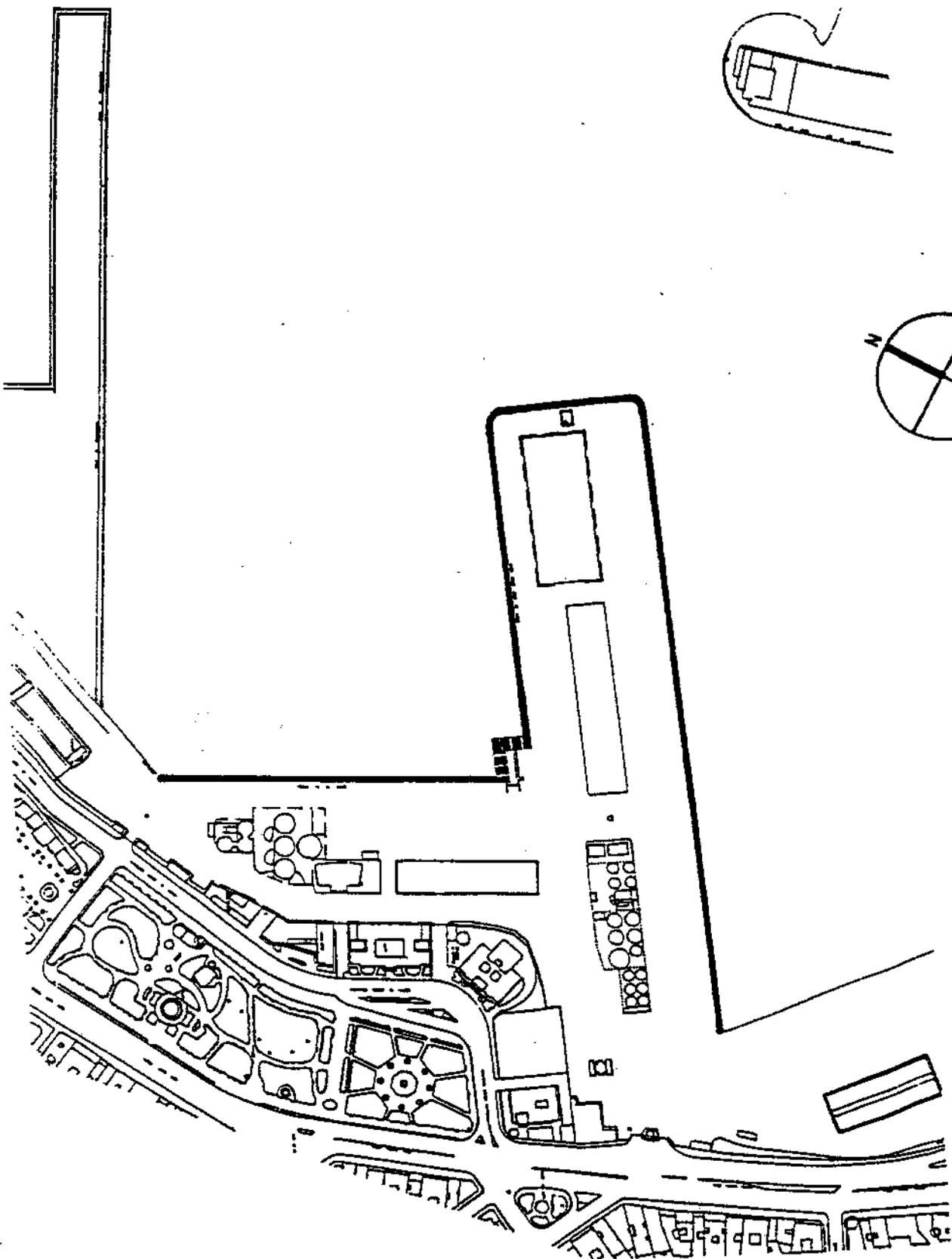


ESCALA 1 : 4000



AREA N° 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTELC

SUPERFICIE SIN EDIFICAR



ESCALA 1 : 4000

0 50 100

AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA / MUELLE DE CALVO SOTELC

TIPOLOGIA DE COSTA

— MUELLES  
 ●●●● MUROS Y OBRAS DEFENSA

## 2. Tráfico marítimo

En los Muelles de La Batería y Calvo Sotelo, se movieron en 1993 quinientas treinta y seis mil toneladas de mercancías, que representan, aproximadamente, el 17.6% del total de mercancías movidas en el puerto de La Coruña, si se exceptúan los graneles líquidos movidos por las terminales del Puerto Petrolero.

Si bien las cifras de movimiento en el Muelle de La Batería no experimentan grandes cambios a lo largo de la década (se observan solamente pequeños altibajos de año en año), en el Muelle de Calvo Sotelo puede apreciarse una clara tendencia al descenso, que se manifiesta más claramente en las cifras de movimiento absoluto.

Así, la diferencia entre el valor máximo, correspondiente al ejercicio de 1985, y el valor de 1993, refleja una caída de más del 46% en los ocho años transcurridos, aunque la mayor parte de la pérdida corresponde al bienio 1986 - 1988.

Esta acusada tendencia a la baja se corresponde con un espectacular aumento del movimiento de mercancías sólidas en el Muelle del Centenario, lo que puede ser su causa principal.

EVOLUCIÓN DE LA UTILIZACIÓN EN EL MUELLE  
DE LA BATERÍA (Tm, 1984 - 1993)

Año	G. Líquidos	G. Sólidos	M. General	Total (1)
1984	0	200.055	12.075	212.130
1985	0	171.180	181	171.361
1986	0	217.828	859	218.687
1987	0	229.774	0	229.774
1988	0	250.294	0	250.294
1989	0	223.860	21.725	245.585
1990	0	255.067	1.400	256.467
1991	0	267.845	3	267.848
1992	0	198.648	5.000	203.648
1993	0	211.427	461	211.888

EVOLUCIÓN DE LA UTILIZACIÓN EN EL MUELLE  
DE CALVO SOTELO (Tm, 1984 - 1993)

Año	G. Líquidos	G. Sólidos	M. General	total (1)
1984	32.182	337.131	115.422	484.735
1985	34.795	443.507	127.432	605.734
1986	58.969	132.027	225.023	416.019
1987	27.205	140.913	167.314	335.432
1988	53.183	155.956	100.808	309.947
1989	90.843	172.420	122.079	385.342
1990	74.988	155.845	137.703	368.536
1991	37.060	163.668	140.423	341.151
1992	29.018	180.788	135.299	345.105
1993	24.500	124.040	175.405	323.945

(1) Las cifras que se ofrecen en el cuadro corresponden a la suma de mercancía embarcada y desembarcada.

### **3. Accesibilidad**

#### **3.1. Por vía marítima**

En fichas anteriores se ha descrito la forma general de entrada en la Bahía del Puerto. Una vez alcanzada ésta, el acceso a los muelles de la presente zona de estudio es directo.

#### **3.2. Accesos ferroviarios**

La zona cuenta con dos líneas ferroviarias, una de las cuales sirve la banda sur del Muelle de Calvo Sotelo, mientras que la otra, además de servir este mismo muelle por el norte, se prolonga a lo largo del Muelle de la Batería.

#### **3.3. Accesos viarios**

Por el interior de la Zona de Servicio existe una vía que permite el tránsito de mercancías desde el acceso por la puerta de la Plaza de Orense (en la base del Muelle de Calvo Sotelo), y que enlaza con la importante vía interior que viene del acceso por el Muelle de San Diego. Este vial, marcado claramente en la zona pesquera, se difumina y pierde sus límites formales al alcanzar el Muelle de Calvo Sotelo. La acotación eventual que se realiza en la puerta de prolongación de la Calle de Santa Catalina para permitir el estacionamiento impide la prolongación de este vial por la zona Norte del Puerto.

Desde el exterior de la Zona de Servicio el principal acceso es la puerta de la Plaza de Orense, que, si bien está diseñada para tráfico de camiones (existe en sus inmediaciones una báscula y una caseta de control de la Guardia Civil, entre otras instalaciones), es utilizada también por vehículos particulares. Otra acotación mediante vallas removibles en las inmediaciones de esta puerta permite el estacionamiento de automóviles.

Por último, al otro lado de la banda de edificios institucionales (Delegación del Gobierno, aduanas, etc.) discurre la Avenida del Alférez Provisional, perteneciente a la Zona Portuaria pero que no cuenta con enlace al interior del área de actividades portuarias (silos, almacenes). En realidad existe una puerta situada entre el edificio de Aduanas y la Jefatura de Policía, pero se encuentra permanentemente cerrada.

### **3.4. Conclusiones**

**La accesibilidad por vía marítima es buena, como lo es la del Puerto de La Coruña, en general.**

**El área disfruta de una buena accesibilidad viaria, tanto peatonal como rodada, aunque no está fácilmente enlazada con el entramado viario de la ciudad.**

#### 4. Situación legal del suelo

##### 4.1. Clasificación según convenio de colaboración entre Autoridad Portuaria y Ayuntamiento

Suelo de actuación Municipal	6.017 m <sup>2</sup>	6,83%
Suelo de actuación conjunta Ayuntamiento-APLC	-	-
Suelo de actuación Portuaria	82.121 m <sup>2</sup>	93,17%
<i>Superficie total del área</i>	<i>88.138 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

##### 4.1. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	5.320 m <sup>2</sup>	6,03%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	82.818 m <sup>2</sup>	93,97%
<i>Superficie total del área</i>	<i>88.138 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

##### 4.2. Determinaciones urbanísticas vigentes

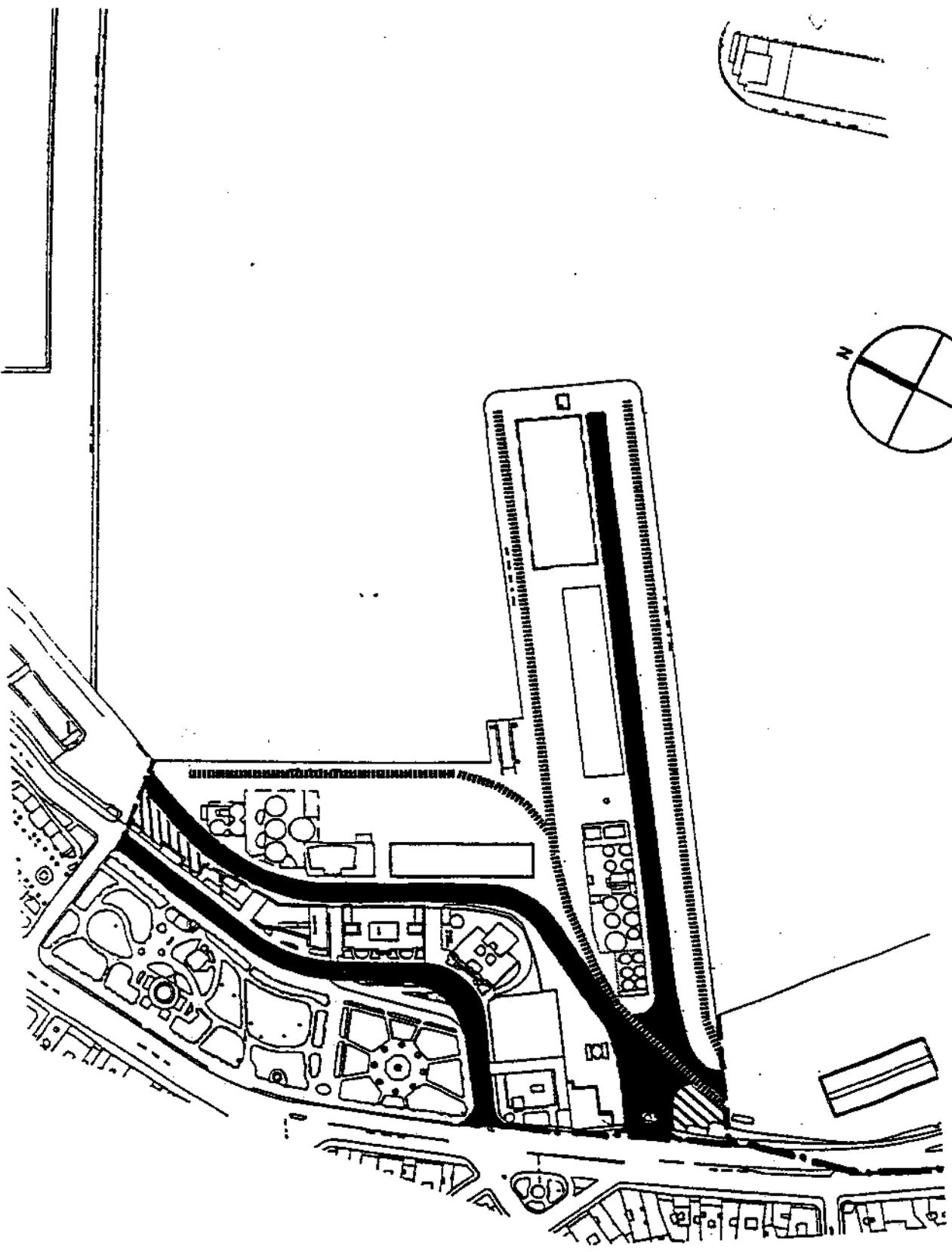
La clasificación de suelo asignada a la presente zona de estudio es la de Suelo Urbano, y la subclasificación, de casco antiguo con protección de nivel II. La calificación concreta es la de puerto comercial. El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de suelo que cuenta con calificación global definitiva como zona portuaria.

Por último, los terrenos comprendidos entre la prolongación de la Calle de Santa Catalina y el edificio de la Aduana, encuentran incluidos en la zona de respeto de la denominada zona segunda, dentro de la superficie declarada como Conjunto Histórico-Artístico de La Coruña.

### 4.3. Conclusiones

La zona descrita tiene una pequeña parte de su superficie en régimen de concesión (silos de graneles). Estas concesiones cuentan con amplios plazos de caducidad, pero representan solamente un 5,75% de la superficie total, lo que significa que, aunque la Autoridad Portuaria no dispondrá de capacidad efectiva de actuación sobre ellas sino a largo plazo, la capacidad real sobre la zona es muy grande en la actualidad.

Respecto a competencias en actuaciones urbanísticas, en virtud del Convenio de Colaboración del 27 de abril de 1990, las áreas de acción exclusivamente portuaria en esta zona son una gran mayoría (92,95% del total), mientras que las zonas de competencias exclusivamente municipales ocupan el 7,05%. Corresponden exclusivamente al tramo de la Avenida del Alférez Provisional, vía que discurre paralela a la banda de edificios oficiales, no afectando a la zona de actividad puramente portuaria.

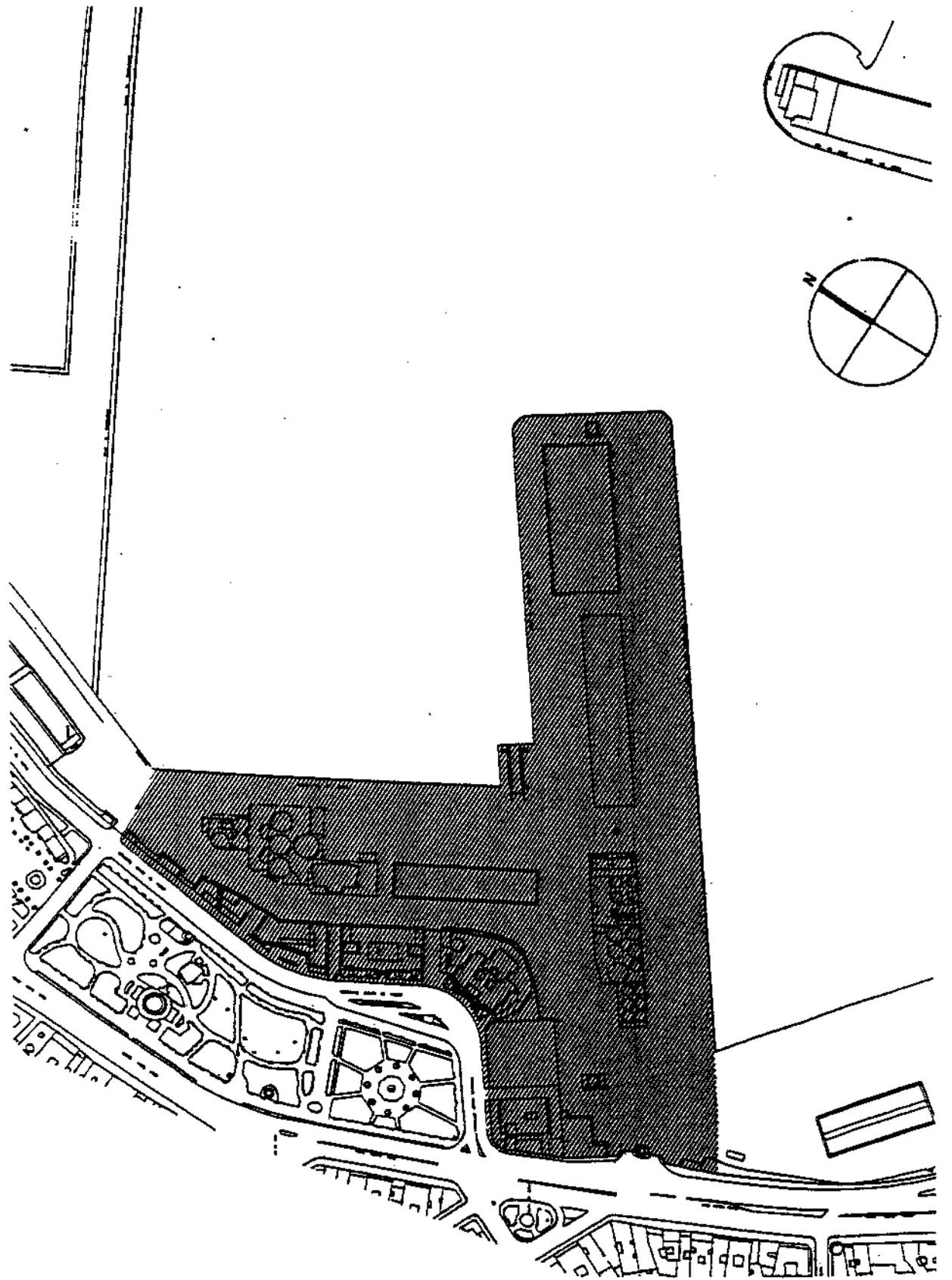


ESCALA 1 : 4000

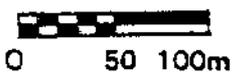
0 50 100m

**AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA / MUELLE DE CALVO SOTELO**

<p>RED VIARIA Y FERROVIARIA</p>	<p>==== VIA FERREA          //// APARCAMIENTOS</p>	<p>4.5</p>
---------------------------------	--	------------



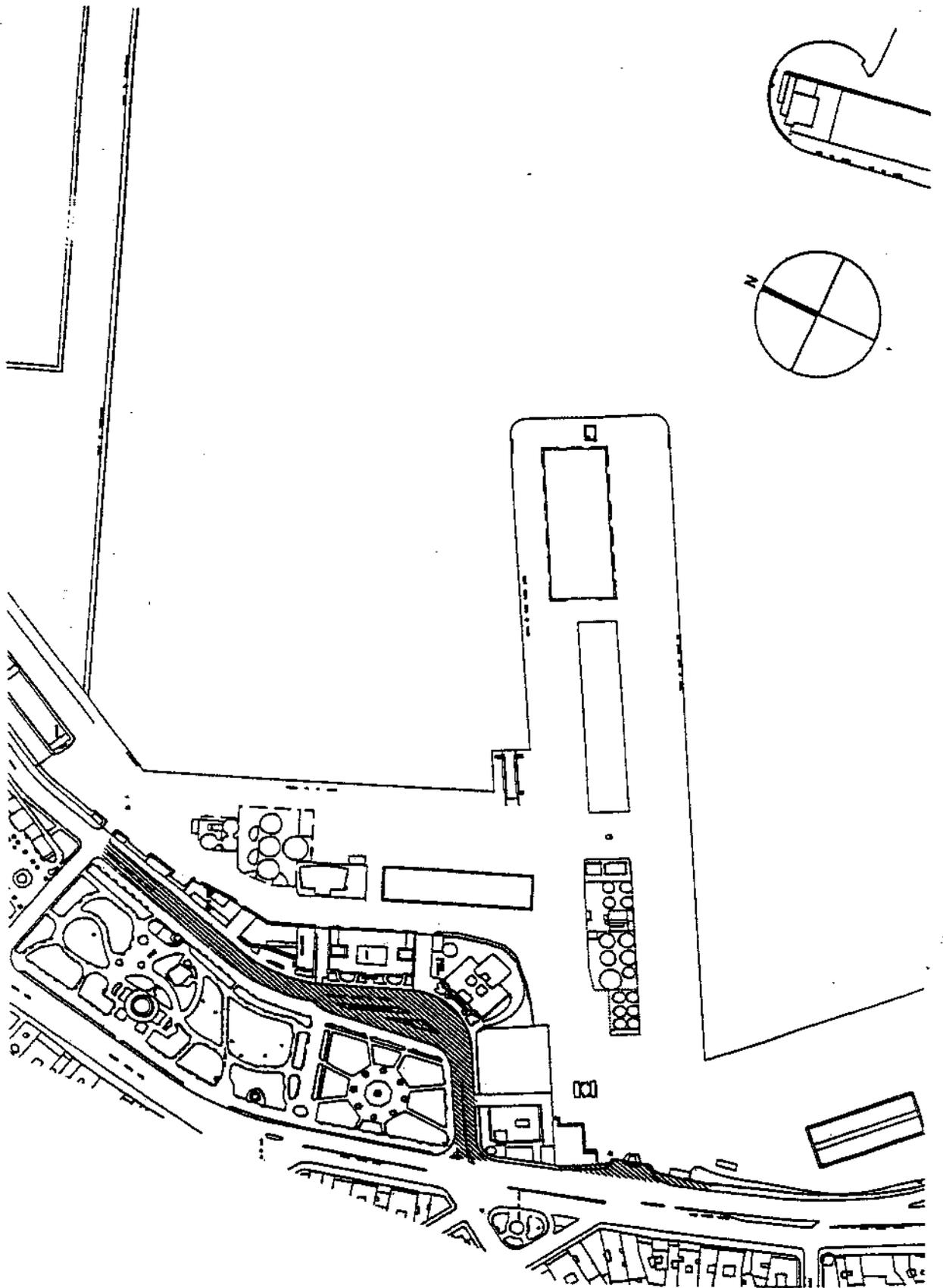
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTELO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

4.6



ESCALA 1 : 4000

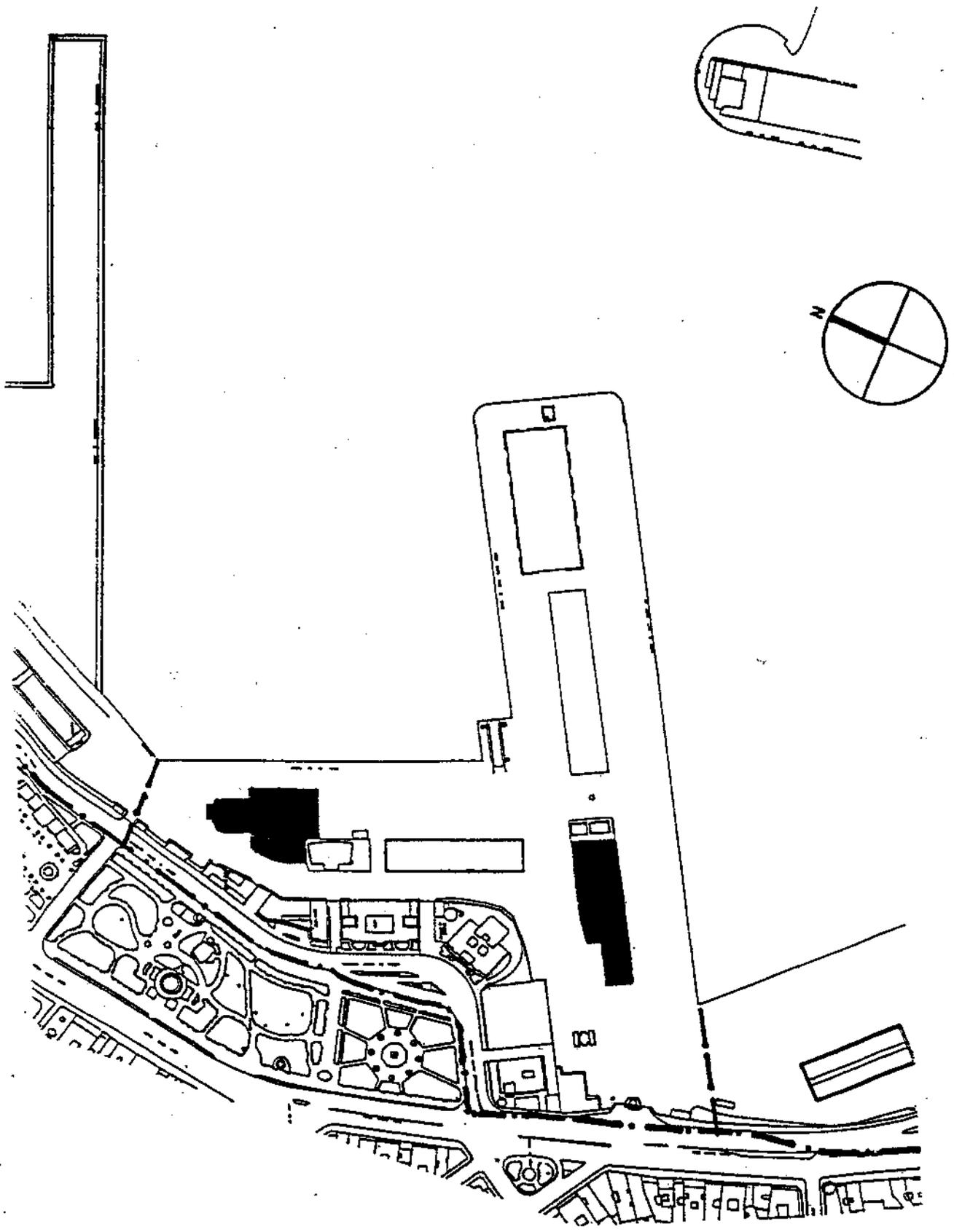


0 50 100m

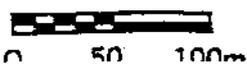
AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTELO

SUELO ACTUACION MUNICIPAL

4.7



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTELO

CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL

4.8

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

El área de estudio está ordenada casi en su totalidad. Únicamente permanece sin tratamiento de ningún tipo un amplio solar cercado, situado junto al edificio de la Delegación del Gobierno.

### 5.2. Cuadro de usos pormenorizados

	superficie	% sobre total
Red viaria	18.299 m <sup>2</sup>	20,76%
Estacionamiento	1.539 m <sup>2</sup>	1,74%
Red ferroviaria	(122 m)	
Maniobra y manipulación de mercancías	45.774 m <sup>2</sup>	51,97%
Almacenaje cubierto	8.416 m <sup>2</sup>	9,54%
Almacenaje en recintos	5.320 m <sup>2</sup>	6,03%
Terciario comercial	950 m <sup>2</sup>	1,07%
Terciario de oficinas	4.323 m <sup>2</sup>	4,90%
Espacios libres anejos al viario	3.157 m <sup>2</sup>	3,99%
<i>Superficie total</i>	<i>88.138 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

Destaca, sobre la superficie total del área, el terreno que ocupa el espacio para maniobra y manipulación de mercancías (51,94%). Se trata de la amplia plataforma que requiere el tráfico de mercancías portuario.

La importancia de la red viaria en esta zona queda reflejada por el área que ocupa sobre el total: un 20,76%.

Por último, la superficie que ocupan las actividades de almacenaje, tanto al aire libre como cubierto, suman un total de 15,57%, lo cual, añadido al valor del área de manipulación de mercancías, nos dan idea del carácter esencialmente comercial portuario de la zona.

### 5.2. Altura, estado y valoración de la edificación

El primer edificio digno de interés es el edificio de la Aduana, representativo del estilo oficialista de los años 50, que cuenta con dos alturas y se encuentra en uso y en buen estado de conservación. Se ubica en la franja de edificios paralela al tramo de la Avenida del Alférez Provisional.

Contigua a la Aduana, se alza la Comandancia Militar de Marina. Consta de un volumen principal de dos alturas sobre el que destaca un cuerpo central de tres. De gran interés arquitectónico y en buen estado general de conservación, tiene gran presencia en esta zona.

La cercana Delegación del Gobierno en Galicia forma, junto a los dos edificios descritos anteriormente, un conjunto armónico digno de mantenerse. Cuenta con un volumen de cuatro plantas y su estado de conservación es bueno.

También forman parte de este conjunto los edificios destinados a Jefatura Superior de Policía y del Grupo de Puertos de la Xunta de Galicia. Cuentan con un volumen de siete y tres plantas respectivamente, y su estado de conservación es bueno.

En el área de actividades de tráfico portuario se localizan los Silos de la empresa Cementos del Cantábrico. Con sus volúmenes cilíndricos de hormigón armado, rematados por plataformas cuadrangulares con oficinas, constituyen un excelente ejemplo de arquitectura industrial.

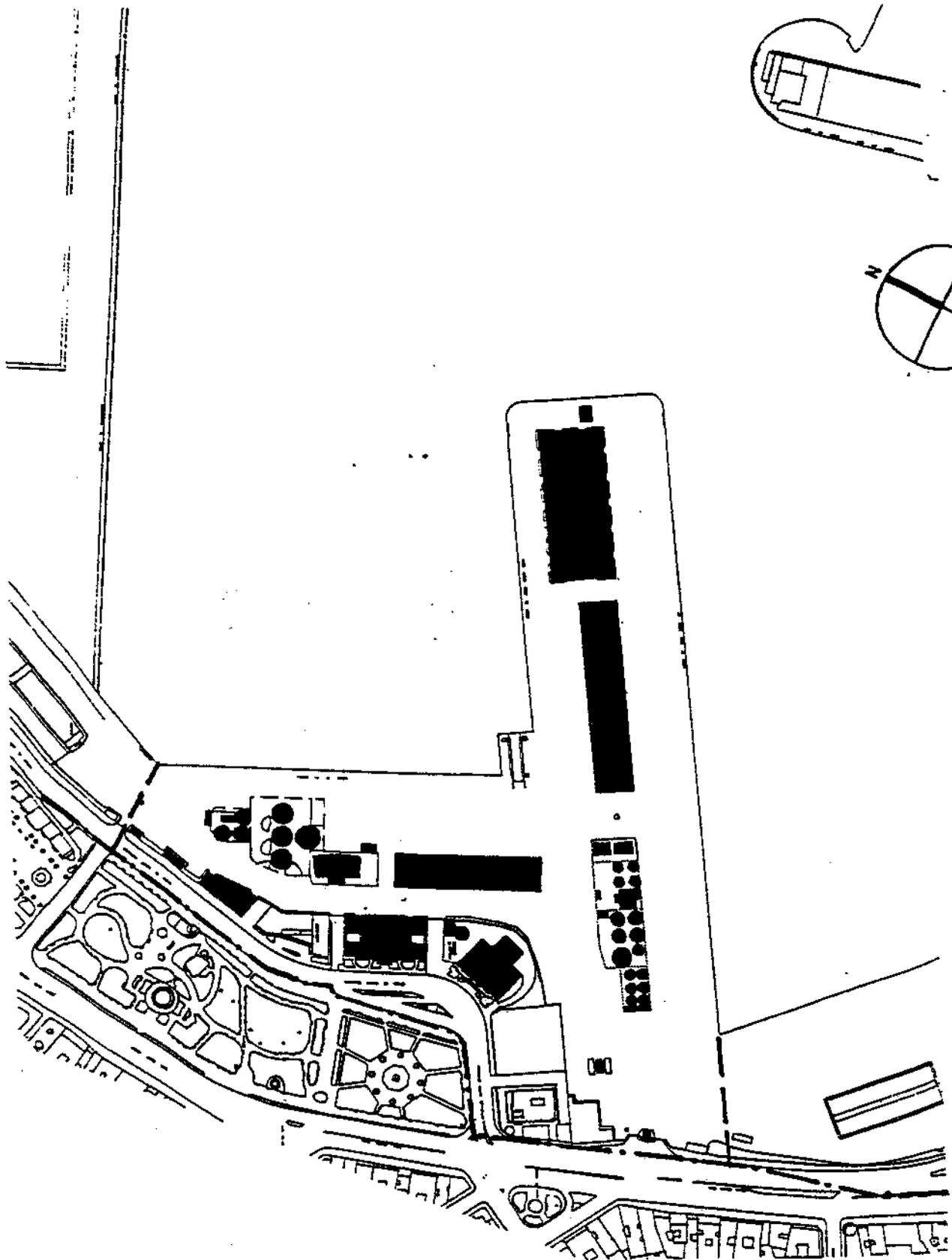
Finalmente, en el extremo del Muelle de Calvo Sotelo se encuentra el Mareógrafo, pequeño edificio de una sola planta que cuenta con un pintoresco torreón. Se encuentra en uso y bien adaptado.

#### 5.4. Conclusiones

Nos encontramos ante un área que se encuentra ordenada casi en su totalidad.

Existen, sin embargo, diversas zonas que convendría reordenar. De entre ellas destaca la bolsa de aparcamiento eventual permitido tras el acceso por la puerta de la Plaza de Orense. Es necesario resolver, igualmente, el enlace de la puerta existente junto al antiguo Servicio de Viajeros (donde se acota otro estacionamiento temporal) con la presente zona de estudio.

Otra zona por considerar es el espacio junto al edificio de la Sección de Trabajos Portuarios, hoy en abandono, donde se acumulan chatarra y desperdicios y se estacionan en depósito los automóviles requisados en la Aduana.



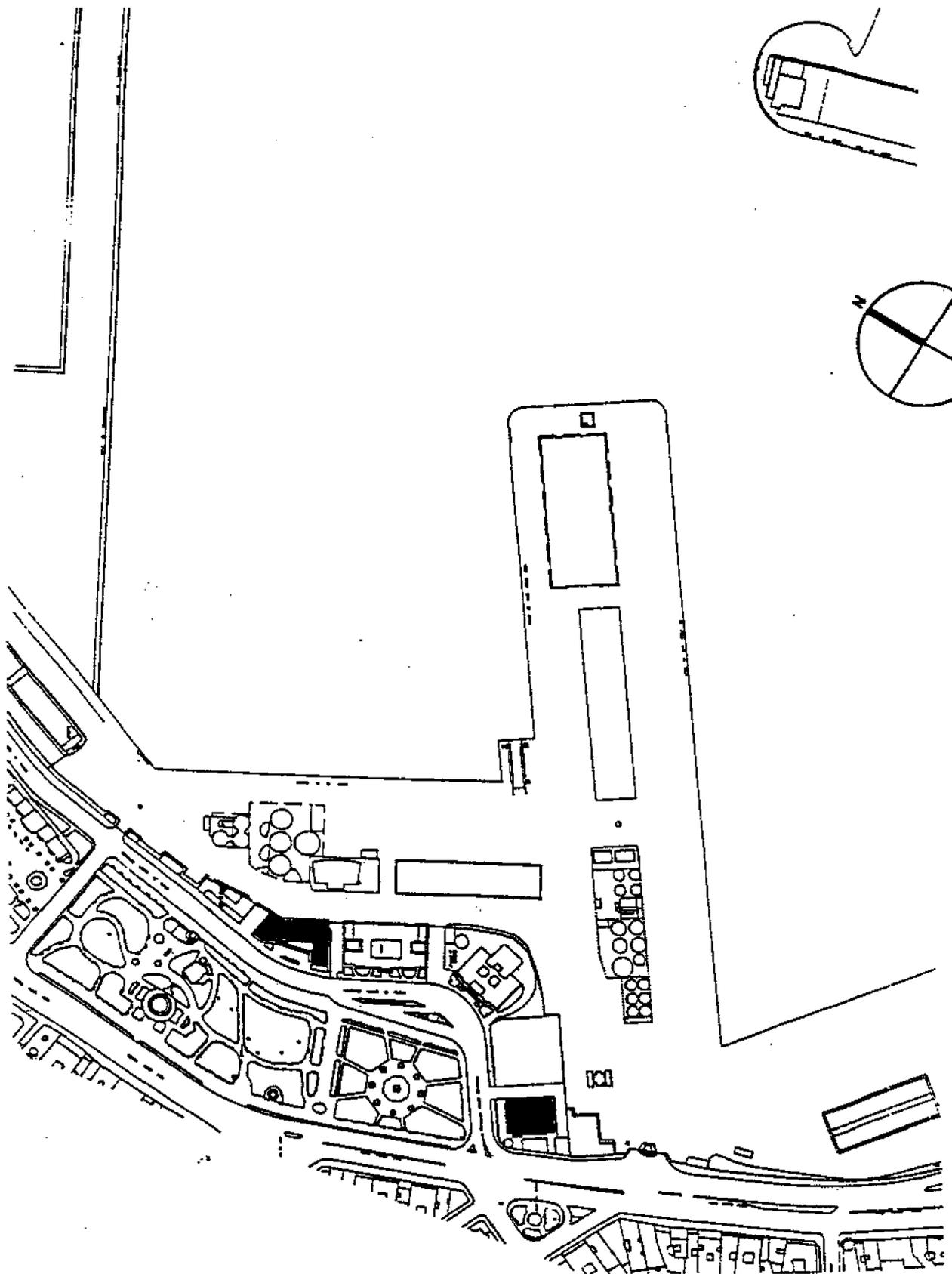
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTELO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

4.9



<p>ESCALA 1 : 4000</p>	<p><b>AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA / MUELLE DE CALVO SOTELO</b></p>	
<p>0 50 100m</p>	<p>SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS INDIRECTAMENTE AL PUERTO</p>	<p><b>4.10</b></p>

## **6. Valoración del área en el contexto y entorno urbanos**

### **6.1. Nivel de centralidad del área**

La especial situación de la zona, que se encuentra entre la parte más urbana del Puerto y el comienzo del área de verdadera actividad portuaria, hacen que cuente con carácter de área de transición. Pese a ello, la banda de edificios oficiales junto a la Avenida del Alférez Provisional confiere a la zona cierta centralidad.

Así pues, podemos hablar de un nivel de centralidad medio para esta zona de estudio.

### **6.2. Usos en los bordes y nivel de sensibilidad a las actividades portuarias**

El borde efectivo de la Zona de Servicio en este área lo configura la Avenida del Alférez Provisional. Sin embargo, desde el punto de vista de la apreciación visual, el frente de edificios oficiales paralelo a dicha vía conforma el verdadero borde que la ciudad aprecia. De esta forma, queda prácticamente oculta a ojos de la ciudad la zona más conflictiva en cuanto a usos, es decir, la zona de almacenamiento de graneles de los Muelles. Además, frente a los citados edificios se encuentran los Jardines de La Rosaleda, que contribuyen a facilitar y mejorar la transición entre puerto y ciudad.

## **7. Resumen de la problemática del área**

Pueden citarse como problemas más destacados del área: el abandono del entorno de los recintos de almacenaje en el Muelle de la Batería, la infrautilización del espacio existente tras la banda de edificios oficiales paralelo a la Avenida del Alférez Provisional y la indefinición de la línea de separación del área de acceso exclusivo para vehículos y personal relacionados con la actividad portuaria.

## **8. Expectativa, previsiones y objetivos de la APLC para el área**

### **8.1. Determinaciones del Plan de Utilización.**

El Plan de Utilización asigna, dentro de la zona, los siguientes usos:

Banda de edificios administrativos: Complementario Terciario  
Resto: Portuario Comercial

### **8.2. Proyectos o planes en marcha.**

La Autoridad Portuaria contempla la posibilidad de construir una terminal Ro-Ro en el Muelle de la Batería.

## **9. Expectativas o exigencias explícitas externas**

### **9.1. Proyectos o estudios en marcha.**

Como sustitución del Centro de Transformación del Muelle de la Batería, la empresa Unión Fenosa ha realizado un estudio de implantación de una nueva subestación eléctrica 220/15 kV

### **9.2. Artículos e informaciones sobre el área aparecidos en la Prensa desde 1990.**

No se han encontrado.

## **10. Bases para la ordenación**

Parece adecuado mantener los usos que soporta la zona en la actualidad, establecer un control de accesos a la zona, así como, aumentar la operatividad de los muelles, mediante actuaciones como la ampliación del terreno asignado a las naves de almacenaje y la construcción de infraestructuras portuarias.

## ÁREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

### 1. Datos físico - funcionales

#### 1.1 Descripción

Conforman este área los Muelles de Linares Rivas, de La Palloza y del Este, que se disponen formando una superficie trapezoidal cerrada al Norte por el vecino Muelle de Calvo Sotelo. El área incluye además los terrenos contiguos a los tres primeros muelles citados, donde se localizan diversas edificaciones e instalaciones de servicio y un vial interior.

Esta zona se dedica de forma prácticamente exclusiva a actividades pesqueras, aunque también cuenta con cierto movimiento de mercancía general.

En el Muelle de Linares Rivas se encuentra la explanada usada como secadero de redés y las naves de los consignatarios de buques pesqueros; en el Muelle de La Palloza se sitúan los edificios de las Lonjas y los almacenes de proveedores, mientras que el Muelle Este cuenta con grandes edificios de factorías del sector.

#### 1.2. Superficies

Superficie edificada	44.863 m <sup>2</sup>	25,32%
Superficie sin edificar	132.329 m <sup>2</sup>	74,68%
<i>Superficie total</i>	<i>177.192 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

#### 1.3. Tipo y longitud de la línea de costa

Muelles	1.206 m	86,20%
Muros costeros y obras de defensa	153 m	10,94%
Costa Baja	40 m	2,86%
<i>Longitud total</i>	<i>1.399 m</i>	<i>100,00%</i>

#### 1.4. Características técnicas

##### Muelle unificado de Linares Rivas-Santa Lucía

Fecha de construcción:	1970
Longitud:	470 m
Calado:	8.00 m
Tipo de utilaje:	carece
Uso principal:	pesca, estacionamiento y reparaciones
Ancho total:	115 m
Estado:	bueno, operativo

##### Muelle de La Palloza

Fecha de construcción:	1894
Longitud:	375 m.
Calado:	entre 6,00 m. y 8,00 m.
Tipo de utilaje:	carece
Uso principal:	actividades pesqueras, en general
Ancho total:	85 m
Estado:	bueno, operativo

##### Muelle del Este

Fecha de construcción:	1894
Longitud:	365 m
Calado:	6.00 m
Tipo de utilaje:	carece
Uso principal:	actividades pesqueras, en general
Ancho total:	50 m
Estado:	bueno, operativo

#### 1.5. Conclusiones

Una parte significativa de la superficie de tierra (25,32% sobre el total) está ocupada por edificación, lo que limita el espacio disponible para carga, descarga o manipulación de mercancías. Son especialmente importantes las superficies que ocupan el vial interior y el área de secadero de redes.

La línea de costa está mayoritariamente formalizada como muelles e instalaciones portuarias.