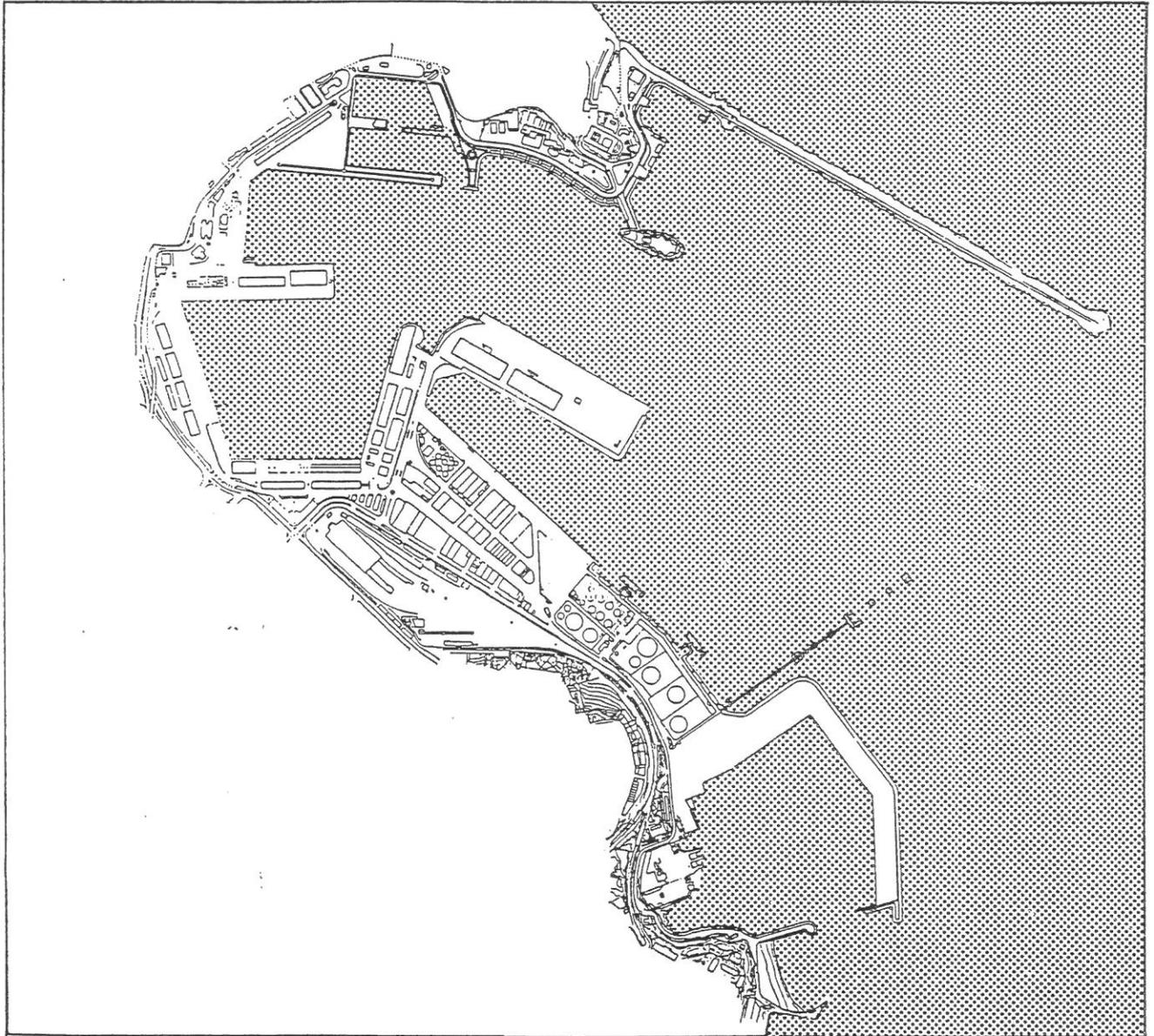


PLAN DE UTILIZACION  
DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE  
LA CORUÑA



DOCUMENTO A  
ANALISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL  
TOMO I

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA CORUÑA

PLAN DE UTILIZACION  
DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE  
LA CORUÑA

DOCUMENTO A  
ANALISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL

TOMO I

JUNIO 1995

INSTITUTO JUAN DE HERRERA

# INDICE GENERAL

## DOCUMENTO A: ANALISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL

TOMO I	PAGINA
I.1.- Introducción	1
1.1.- Antecedentes	1
1.2.- El marco jurídico	2
1.2.1.- El Plan de Utilización	2
1.2.2.- Plan de Utilización y Plan Especial	5
1.2.3.- Contenido del Plan de Utilización	8
1.2.4.- Incorporación de terrenos de propiedad privada	10
1.3.- Metodología	11
1.4.- Documentos y autores	13
I.2.- Análisis global de la zona de servicio	15
2.1.- Síntesis histórica	15
2.2.- Evolución del tráfico portuario	18
2.2.1.- Metodología	18
2.2.2.- Estructura de los tráficos	19
2.2.3.- Evolución del tráfico	26
2.3.- Situación, accesibilidad e instalaciones	36
2.3.1.- Situación	36
2.3.2.- Accesibilidad	36
2.3.3.- Instalaciones	39
2.4.- Perspectivas de desarrollo	43

I.3.- Análisis por áreas	45
3.1.- Consideraciones generales	45
3.2.- Análisis por áreas	48
Area nº 1, Puerto Deportivo	
Area nº 2, Paseo Marítimo	
Area nº 3, Dársena de la Marina - Muelle de Transatlánticos	
Area nº 4, Muelle de la Batería - Muelle de Calvo Sotelo	
Area nº 5, Puerto Pesquero	
Area nº 6, Muelle del Centenario	
Area nº 7, Muelle de San Diego	
Area nº 8, Puerto Petrolero	
Area nº 9, Dársena de Oza	
Area nº 10, Playa de Oza	

## DOCUMENTO B: PLAN DE UTILIZACION

<b>TOMO III</b>	<b>PAGINA</b>
<b>II.1.- Propuesta de utilización de los espacios portuarios</b>	<b>1</b>
1.1.- Metodología	1
1.2.- Descripción	5
1.3.- Justificación por áreas	6
<b>II.2.- Propuesta de delimitación de la zona de servicio</b>	<b>18</b>
2.1.- Zona de servicio terrestre	18
2.1.1.- Descripción y justificación	18
2.1.2.- Relación de incorporaciones y desafectaciones	19
2.2.- Zona de servicio de aguas del puerto	20
<b>II.3.- Estudio económico financiero</b>	<b>21</b>
<b>II.4.- Efectos, vigencia y modificación del Plan</b>	<b>23</b>
4.1.- Efectos	23
4.2.- Vigencia y modificación	25
<b>II.5.- Planos</b>	<b>27</b>
Plano nº 1: Zona de servicio vigente	
Plano nº 2: Propuesta de utilización de los espacios portuarios	
Plano nº 3: Propuesta de delimitación de la zona de servicio terrestre	
Plano nº 4: Propuesta de delimitación de la zona de aguas del puerto	

## I.1.- INTRODUCCION

## I.1.- INTRODUCCIÓN

### 1.1.- Antecedentes

El 19 de Abril de 1995, la Autoridad Portuaria de La Coruña suscribió con el Instituto Juan de Herrera, de la Universidad Politécnica de Madrid, un Convenio de colaboración para la redacción del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de La Coruña.

Desde esa fecha, los técnicos del Instituto Juan de Herrera han mantenido diversas reuniones con los técnicos y directivos de la Autoridad Portuaria de La Coruña, a fin de analizar las distintas posibilidades de utilización de la zona de servicio y seleccionar aquellas más adecuadas a sus objetivos, en el marco del entorno urbano en que se ubica la mayor parte del puerto.

Los resultados del trabajo, contrastado en esas reuniones se presentan formalizados en este documento como Plan de Utilización de los espacios portuarios de La Coruña, que puede ser considerado para aprobación por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

Una vez aprobado por el Consejo, y previamente a su envío al Ministerio de Obras públicas, Transporte y Medio Ambiente, el Plan de Utilización debe ser enviado para Informe a las diversas administraciones afectadas, en particular, al Ayuntamiento de La Coruña, a los departamentos competentes de la Comunidad Autónoma, así como a los diferentes organismos de la Administración Central.

## 1.2.- El marco jurídico de los Planes de Utilización

### 1.2.1.- El Plan de Utilización como instrumento de ordenación portuaria

La vigente Ley de Puertos establece en su art. 15.2 la necesidad de que las Autoridades Portuarias procedan a delimitar su zona de servicio a través de un instrumento de nuevo cuño en nuestro Ordenamiento Jurídico, denominado Plan de Utilización de los espacios portuarios. Este instrumento de planificación tiene dos objetivos precisos: a) la delimitación de la zona de servicio; y b) la asignación de los usos previstos para cada una de las diferentes zonas del puerto.

Viene a sustituir al proyecto de aprobación de zona de servicio recogido en el art. 27 de la vieja Ley de Puertos de 1928, desarrollado por el art. 51 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, que fue aprobado por Decreto de 19 de enero de 1928.

La diferencia sustancial que se introduce se encuentra en los efectos jurídicos que puede producir la aprobación del Plan de Utilización que, en defecto de Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio, servirá de cobertura para la ejecución de obras de superestructura e instalaciones que puedan realizar las Autoridades Portuarias en el dominio público de su competencia (art. 19.2 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992). Asimismo, los arts. 56.3 y 63.3 de la Ley extienden los efectos del Plan de Utilización, en ausencia de Plan Especial, a las solicitudes de autorizaciones o concesiones que se efectúen, de forma tal que éstas tendrán que adaptarse o referirse al Plan Especial portuario o en su defecto al Plan de Utilización.

Justamente, este efecto secundario del Plan de Utilización -servir de cobertura a obras, instalaciones, autorizaciones o concesiones en ausencia de Plan Especial- es el que ha introducido un cierto grado de confusión jurídica y el que ha centrado todos los análisis sobre esta figura o instrumento de ordenación.

Por lo que se refiere a los problemas competenciales suscitados por alguna Comunidad Autónoma en su recurso de inconstitucionalidad contra la Ley 27/1992 (Cataluña, Baleares, Galicia y Canarias), en tanto no se resuelva por el Tribunal Constitucional el fondo de los recursos planteados, resulta evidente que la Ley tiene plena vigencia y produce efectos jurídicos, debiendo presumirse exactamente su inmediata aplicación y validez en todo el territorio nacional, por lo que carece de sentido realizar cualquier precisión sobre este asunto desde esta Memoria.

Por el contrario, resulta mucho más interesante y, desde luego, importante, analizar cuál es el contenido y finalidad de los Planes de Utilización de la vigente Ley de Puertos, desentrañando así el papel relevante que le otorga el Ordenamiento Jurídico en la ordenación y regulación de las actividades portuarias a efectuar en el ámbito de las competencias estatales.

Desde esta perspectiva conviene recordar la doble finalidad del Plan de Utilización: a) delimitación de la zona de servicio, b) asignación de usos a las diferentes zonas del puerto. Por lo que se refiere a la delimitación, el Plan de Utilización supone en la práctica el deslinde del dominio público portuario, es decir, el Plan de Utilización es el resultado final de una reflexión sobre las superficies, terrenos y lámina de agua que resulten necesarios para ejercitar las competencias de explotación portuaria que la Ley atribuye a las Autoridades Portuarias.

#### **a) La delimitación de la zona de servicio**

Esto significa, en consecuencia, que el Plan de Utilización no es la señalización de una línea más o menos caprichosa del dominio público, sino el resultado final de un estudio y análisis de necesidades, demanda, tráfico y previsiones de optimización de la gestión portuaria, por lo que la Ley exige la justificación de la necesidad de las zonas y usos (art. 15.2 in fine). Y ello debe ser subrayado por una doble razón: en primer lugar, porque define los terrenos que van a tener la cualidad del dominio público y, por tanto, un régimen jurídico peculiar: inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad; en segundo lugar, porque pueden afectar a terrenos que hasta ese momento tienen la naturaleza jurídica de propiedad privada y, como consecuencia de su inclusión en la zona de servicio, habrán de ser expropiados para convertirse así en dominio público portuario. Justamente este efecto se reconoce en el párrafo segundo del art. 15.2 de la Ley de Puertos cuando se establece que la aprobación del Plan de Utilización de los espacios portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.

#### **b) La asignación de usos a las diferentes zonas del puerto**

En cuanto al segundo de los objetivos que ha de perseguir el Plan de Utilización, es decir, la asignación de usos portuarios a las diferentes zonas en que previamente se debe dividir el puerto, es necesario señalar que es el más novedoso pero también el que mayor número de problemas puede plantear.

La Ley pretende que se delimite la zona de servicio, o sea, se establezca el límite de los bienes de dominio público necesarios para la actividad portuaria, pero metodológicamente entiende que sólo es posible llegar a la cuantificación material y definición de la zona de servicio cuando ésta se ha estructurado en zonas homogéneas con usos o vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria. Únicamente cuando se ha justificado la necesidad o la conveniencia de que tales terrenos con una determinada vocación deben formar parte de la zona de servicio, es cuando podrá procederse finalmente a delimitar la zona de servicio.

En otras palabras, resulta paradójico pero la asignación de usos portuarios a las diferentes zonas del puerto es la vía rigurosa para poder delimitar finalmente la

zona de servicio, eliminando así inclusiones o ampliaciones caprichosas de la zona de servicio y tratando de racionalizar, en definitiva, la actividad portuaria y el ejercicio de las competencias estatales en el territorio de un municipio.

La pieza clave, pues, del Plan de Utilización está en la división del territorio en zonas y en la asignación de usos portuarios en función de su vocación, centralidad, conectividad, instalaciones y, en general, estado de conservación de las infraestructuras portuarias.

Y llegado aquí es el momento de subrayar, una vez más, que la finalidad del Plan de Utilización es asignar usos portuarios, es decir, directamente relacionados con la actividad de explotación portuaria, sin que puedan entrar en dicha zonificación parámetros de carácter urbanístico. Esto que es fácil, en principio, de distinguir exige, en la práctica, una mínima explicación adicional.

### 1.2.2.- Plan de Utilización de los espacios portuarios y Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio: contenido y diferencias

La existencia de estos dos instrumentos jurídicos en la norma reguladora de los puertos del Estado no puede interpretarse en el sentido de que corresponde a la Administración portuaria decidir cuándo debe utilizar un instrumento o cuándo el otro. No se trata de mecanismos alternativos ofrecidos a las Autoridades Portuarias para su aprobación y utilización, en función de los singulares objetivos, situación política, o inexistencia de cauces de diálogo entre el puerto y la ciudad. En absoluto, ambos instrumentos tienen delimitados objetivamente su finalidad y su función, y no pueden ser utilizados alternativamente o sustitutoriamente según las concretas conveniencias de cada Autoridad Portuaria.

La confusión surge cuando se pone en conexión el Plan de Utilización con el art. 19.2 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, es decir, en los casos en los que no exista todavía Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio, y continúe siendo imprescindible la ejecución de obras por las Autoridades Portuarias, en su zona de servicio. En estos casos, la Ley opta por garantizar la competencia estatal, permitiendo la realización de dichas obras de superestructura o de instalaciones portuarias, bastando únicamente la previa aprobación del Plan de Utilización. Pero obsérvese que el texto del art. 19.2 sólo exige que tales obras a realizar en el dominio público portuaria deberán ser compatibles con los Planes de Utilización de tales espacios, no que deban ajustarse a sus condiciones de uso, volumen o tipología, puesto que la Ley parte previamente de que tales determinaciones no pueden ser objeto de la ordenación incluida en el Plan de Utilización, sino que al contrario, son reflejo de la planificación urbanística, y por tanto ajenos a la ordenación portuaria.

En conclusión, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios no puede ser nunca el sustitutivo de un Plan Especial, pues ni su objeto ni sus determinaciones son idénticas ni responden tampoco a finalidades similares: aquél, pretende racionalizar la explotación portuaria, definiendo zonas y usos estrictamente portuarios, en función de criterios técnicos (calados, obras de infraestructura, estado de conservación, facilidad de las maniobras, etc.) y éste, por el contrario, pretende incluir un ámbito espacial dentro de la ordenación territorial y urbanística del término municipal en el que se inserta.

No hay pues posibilidad de elección para las Autoridades Portuarias, sino que muy al contrario existe un doble nivel de regulación jurídica de la zona de servicio: en primer lugar, la explotación de la actividad portuaria, y en segundo lugar, la ordenación urbanística del ámbito físico. Justamente este doble nivel de ordenación debe plasmarse en dos documentos diferentes que no tienen por qué ser necesariamente sucesivos, desde un punto de vista cronológico, sino que pueden abordarse de forma simultánea, deslindando claramente las finalidades y objetivos.

En efecto, mientras el Plan de Utilización debe limitarse a un contenido técnico de definición de la zona de servicio y establecimiento de los usos de cada una de sus diferentes áreas, al que habrá de recurrirse en ausencia de Plan Especial, éste último, sin embargo, debe articular la necesaria coordinación entre las Administraciones Públicas con competencia concurrente sobre el espacio portuario y, en tanto que instrumento de planeamiento urbanístico, ordenar integralmente la zona de servicio del puerto.

Todo ello significa que el Plan de Utilización debe cumplir objetivos estrictamente internos a la actividad portuaria, limitados a ordenar geográficamente los usos portuarios, en función de su localización, instalaciones, grado de conservación, centralidad, etc.

Por el contrario, el Plan Especial debería abordar la ordenación global de la zona de servicio en coordinación con las exigencias que puedan plantearse desde otras Administraciones o ámbitos externos a la actividad portuaria.

El Plan de Utilización debe contener exclusivamente la asignación de usos portuarios referida a la delimitación de la zona de servicio, mientras que el Plan Especial además de esta asignación de usos, debe afrontar la ordenación integral de la zona (accesos, parámetros urbanísticos tales como altura máxima, volumen de edificación, tipología, ocupación máxima de parcela, etc.) de acuerdo a las exigencias de la planificación urbanística del municipio en el que se emplaza.

No obstante lo anterior, resulta evidente que una simple asignación de usos portuarios en la zona de servicio no puede efectuarse razonablemente sin considerar las exigencias externas a la propia superficie, es decir, las que provienen de su inserción en el marco territorial y urbano. Es más, la asignación de usos en la zona de servicio debe hacerse en los puertos españoles en un contexto de competitividad por la utilización del dominio público portuario, lo cual es siempre atractivo tanto para la localización de actividades portuarias como para las que no tengan este carácter.

En conclusión, el Plan de Utilización de los espacios portuarios ha de tener presente siempre su finalidad y objetivo, que no es otro que la rentabilización máxima de sus potencialidades de instalaciones, de utilización del dominio portuario, y de captación de tráfico y actividades, sin ignorar por ello su conexión e inserción con el modelo territorial y urbanístico.

Lo que queda, en todo caso, fuera de dudas es que el Plan de Utilización no puede contener parámetros de ordenación urbanística, por lo que resulta impensable en Derecho que el Plan de Utilización de los espacios portuarios pueda incluir entre sus determinaciones, previsiones referentes a la altura máxima, volumen de edificación, uso urbanístico del territorio, ocupación de parcela o tipología de la edificación, determinaciones todas ellas típicas de los Planes de Ordenación Urbana pero no del Plan de Utilización.

Metodológicamente, resulta evidente que el Plan de Utilización debe ser previo al Plan Especial, pues el primero de ellos ha de contener una clasificación técnico-portuaria de los terrenos incluidos en la zona de servicio, mientras que el segundo ha de precisar tal consideración mediante una ordenación integral que atribuya ya usos urbanísticos, con reglas sobre la edificación, todo ello de acuerdo con la ordenación urbanística y el planeamiento general.

Desde la perspectiva pragmática la concatenación de estos instrumentos de ordenación y planificación física constituye un verdadero reto, que si se efectúa con rigor y racionalidad permitirá resolver uno de los problemas básicos del Estado de las Autonomías, y de la distribución de competencias entre Administraciones Públicas que se origina por la aplicación del Título VIII de la Constitución. Con ello se daría una aplicación práctica a la doctrina del Tribunal Constitucional que demanda de los poderes públicos medidas de articulación y coordinación de sus competencias que se ejercitan sobre el mismo territorio, en lugar de tener que acudir permanentemente a la vía del conflicto y de la judicialización del ejercicio de sus competencias.

### 1.2.3.- Sobre el contenido del Plan de Utilización de los espacios portuarios

Nada dice la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante sobre cuál ha de ser el contenido y documentación del Plan de Utilización de los espacios portuarios. Los ejemplos existentes hasta el presente momento (Tarragona, Baleares, parcialmente Barcelona) tampoco arrojan mucha luz sobre esta concreta cuestión.

La metodología empleada en el Plan de Utilización de Santander, y en los Proyectos de Planes de Utilización de Algeciras, Huelva y Castellón demuestra la conveniencia de analizar las diferentes áreas en que se divide la superficie de la zona de servicio, en función de una serie de criterios y parámetros que se refieren a la localización, índice de centralidad, conexión con los modos de transporte, tráficos existentes actualmente, nivel de ocupación de la superficie mediante autorizaciones o concesiones, potencialidad para captar nuevos tráficos, ampliaciones en marcha, modernización de las instalaciones e infraestructuras, etc.

Precisamente ésta ha sido una de las labores más importantes efectuadas en el ámbito del presente Plan de Utilización de los espacios portuarios de la zona de servicio de la Autoridad Portuaria de La Coruña, siguiendo además las pautas establecidas por la Instrucción interna elaborada por la Secretaría General del Ente Público Puertos del Estado, que tiene su origen en el borrador de Proyecto de Reglamento de la Ley de Puertos.

Desde esta perspectiva, el presente Plan de Utilización se integra por los siguientes documentos:

- 1) Memoria y estudios complementarios, que abarcan los antecedentes históricos, el análisis del puerto en la actualidad, las necesidades futuras y las ampliaciones previsibles.
- 2) La delimitación futura de la zona de servicio con atribución de los usos portuarios previstos para cada una de las áreas en las que se divide la zona de servicio, especificándose los terrenos que se incorporan a dicha zona y, aquellos otros que no se incluyen en la misma, aún cuando figuraran en la delimitación de la zona de servicio vigente con anterioridad.
- 3) Análisis pormenorizado de cada área, con especificación de las instalaciones, centralidad y capacidad de las instalaciones actuales.
- 4) Los estudios necesarios que justifiquen las ampliaciones o desafectaciones introducidas.

5) Los planos a escala adecuada, que incluyen el plano de situación, la delimitación de la zona de servicio actual, la delimitación de las aguas del puerto actual, los planos pormenorizados por áreas de la zona de servicio propuesta, la delimitación futura de las aguas del puerto, los planos por áreas con la atribución pormenorizada de usos para cada una de las áreas, y los planos que identifiquen la ubicación de los terrenos de titularidad privada o patrimonial de las Administraciones, en su caso, que se incluyen en la nueva delimitación de la zona de servicio.

#### 1.2.4.- Zona de servicio e incorporación de terrenos de propiedad privada

La Ley establece que la aprobación de la zona de servicio podrá incluir terrenos y bienes patrimoniales de la Administración del Estado destinados a otros usos o finalidades distintas, así como también, terrenos de propiedad privada hasta el momento de su inclusión en el Plan de Utilización.

La aprobación del Plan de Utilización lleva aparejada un doble efecto jurídico: a) la afectación de los bienes patrimoniales de la Administración del Estado al uso portuario (art. 15.2, párrafo 2º); b) la declaración de utilidad pública a los efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada.

Como posteriormente va a resultar muy difícil combatir la legalidad de la inclusión de los bienes de propiedad privada en la zona de servicio, dentro del procedimiento expropiatorio, parece evidente que el Plan de Utilización de los espacios portuarios ha de hacer un esfuerzo complementario para tratar de justificar y motivar las razones y necesidad de la inclusión de tales bienes dentro de su nueva delimitación.

Téngase en cuenta además que la tramitación del Plan de Utilización, en los términos previstos en la vigente Ley de Puertos, no exige ni trámite de información pública ni tampoco traslado a los particulares afectados, a diferencia de lo que resulta en la definición de la línea de deslinde del dominio público marítimo-terrestre (arts. 13 y ss. de la Ley de Costas).

Por ello, resulta conveniente incorporar en el Plan de Utilización de los espacios portuarios una motivación especial o documentación adicional que justifique la conveniencia y oportunidad de las ampliaciones de la zona de servicio, así como también una mínima previsión económica de las cantidades que resultarán necesarias para abordar las expropiaciones a fin de incorporar los terrenos de propiedad privada a la zona de servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, resultaría razonable -a pesar de que no lo exige la Ley- aprovechar el mes de plazo previsto en el art. 15.2, párrafo 2º, de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, a fin de que se emita informe por las Administraciones urbanísticas y la Dirección General de Costas, para que los propietarios de bienes que resulten incluidos en la delimitación de la zona de servicio puedan manifestar lo que estimen conveniente para la mejor defensa de sus derechos.

### 1.3.- Metodología

De acuerdo con los artículos de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante citados más arriba, el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios tiene como objetivos esenciales:

- La delimitación de la zona de servicio.
- La asignación de usos a las distintas áreas de la zona de servicio.

Tanto la delimitación, como la asignación de usos en la zona de servicio, se afrontan a partir del análisis de:

- Las características técnicas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio, su accesibilidad y potencialidad de uso.
- La evolución y perspectivas de desarrollo de los tráficos y sus exigencias en cuanto a muelles e instalaciones portuarias.
- Las previsiones de desarrollo de actividades complementarias o indirectamente relacionadas con la actividad portuaria.
- Las exigencias externas a la actividad portuaria que puedan afectar a la zona de servicio (actividades náutico-deportivas y de ocio, comerciales, etc).
- El contenido del Convenio firmado el 27 de Abril de 1990 entre la Junta del Puerto y el Ayuntamiento de La Coruña, a efectos de garantizar una adecuada coordinación de actuaciones entre ambos organismos.
- La situación y determinaciones urbanísticas vigentes sobre la zona de servicio y su entorno inmediato.
- Las políticas de desarrollo de la Autoridad Portuaria.

La estimación del cruce de estos factores permite establecer un modelo de usos de la zona de servicio.

Con objeto de proceder a un análisis lo más exhaustivo posible de las características y aptitudes de la zona de servicio, se ha dividido ésta en 10 áreas homogéneas, que se utilizan como ámbitos de análisis detallado.

En cada una de ellas, se analizan:

- Las características y datos físicos y funcionales
- El tráfico marítimo en sus muelles
- La accesibilidad terrestre y marítima
- La situación legal del suelo

La ordenación y usos del suelo existentes  
El papel del área en el contexto y entorno urbano

Estos seis epígrafes, mediante los que se aborda el estudio detallado de la zona de servicio se resumen en un séptimo en el que se sintetizan las conclusiones del análisis.

La asignación de usos a la zona de servicio se realiza mediante la definición de los usos básicos y, dentro de ellos las categorías de usos.

Se entiende por usos básicos, los que reflejan la vocación general de las distintas áreas en que puede dividirse la zona de servicio desde un punto de vista funcional. Por su parte, las categorías de uso son desagregaciones de los básicos que tratan de expresar el destino concreto de los terrenos. Estas categorías tendrán un carácter meramente indicativo.

La nueva delimitación de la zona de servicio se establece incluyendo en la misma aquellos terrenos en los que los usos propuestos se consideran portuarios o necesarios para el desarrollo de las actividades portuarias, excluyéndose aquellos otros que no tienen esa consideración.

#### 1.4.- Documentos que componen el Plan de Utilización y autores

El Plan de Utilización se compone de los siguientes documentos:

##### DOCUMENTO A:

Análisis de la zona de servicio actual

Introducción

Análisis global de la zona de servicio

Análisis por áreas

##### DOCUMENTO B:

Plan de Utilización

Propuesta de Utilización de los espacios portuarios

Propuesta de Delimitación de la zona de servicio terrestre

Propuesta de Delimitación de la zona de aguas del puerto

Estudio Económico Financiero

Alcance y desarrollo del Plan

El equipo que ha redactado el Plan está compuesto por:

D. José Antonio De Frutos Río  
Arquitecto

D. Enrique Gilarranz Leonor  
Arquitecto

D. Francisco Jiménez de Cisneros y Cid  
Doctor en Derecho  
Profesor Titular de Derecho Administrativo  
Universidad Autónoma de Madrid

D. Julio Pozueta Echavarri  
Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Profesor Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio  
Universidad Politécnica de Madrid

Por parte de la Autoridad Portuaria de La Coruña, han colaborado en la discusión de los contenidos del Plan:

D. Jesús Pintos Uribe  
Presidente

D. Javier de la Riva Fernández  
Director Técnico

D. Francisco Giráldez Barreiro  
Jefe del Departamento de Servicios Portuarios

## I.2.- ANALISIS GLOBAL DE LA ZONA DE SERVICIO

## I.2.- ANÁLISIS GLOBAL DE LA ZONA DE SERVICIO

### 2.1.- Síntesis histórica

Diversas investigaciones arqueológicas y antropológicas nos demuestran que las comunicaciones marítimas entre las Islas Británicas y el Noroeste de la Península se remontan a la Prehistoria. La importancia del Puerto de La Coruña tendrá por causa su especial localización, ya que ocupará un punto estratégico dentro del entramado de ese tráfico comercial.

Si durante la época de los Metales el puerto es vértice de comercio, durante la dominación romana asumirá además fines militares. La Reconquista marcará un período de declive para el puerto, coincidiendo con numerosas expediciones normandas que durante décadas mantuvieron en jaque el Norte de la Península.

El rey Alfonso VII acometerá, a principios del S. XII, la primera gran obra de reconstrucción del puerto, situado por entonces en la zona de Parrote. No sufrirá transformaciones esenciales hasta el S. XVI, momento en que se fortifican la ciudad y el puerto, iniciándose, entre otras muchas obras, la construcción de los castillos de San Antón y San Diego.

En tiempos de la Ilustración, el puerto adquiere de nuevo plena actividad comercial, que no decaerá ni siquiera con motivo de la Guerra de la Independencia, momento en que se convierte en protagonista absoluto del tráfico de mercancías y pertrechos con Inglaterra.

Las primeras obras que merecen el nombre de tales se llevan a cabo a partir del S. XIX. Hasta entonces, las operaciones de carga y descarga las realizaban los barcos pequeños utilizando rampas y escaleras que salían de las murallas que defendían la ciudad, y los barcos mayores, por medio de gabarras que, cuando no podían atracar, varaban sobre la playa, donde las mercancías eran retiradas por los hombres en carros que las transportaban a lo largo del arenal.

En 1869 se acomete la construcción del Muelle de Hierro, de 200 metros de longitud y 11 de ancho, que arrancaba de las inmediaciones del hoy Teatro Colón, y que estará en servicio para atraque de gabarras hasta su despiece en 1915. Este Muelle constituirá la primera obra de envergadura del puerto moderno.

Desde los comienzos del S. XX y hasta la década de los años 60, el puerto coruñés se dedicará, fundamentalmente, a cubrir dos actividades generadoras de tráfico: la emigración transoceánica y la pesca. También se desarrollarán, aunque en mucha menor escala, actividades de comercio y avituallamiento.

A lo largo de las dos primeras décadas del S. XX se acometerá la construcción de buena parte de los muelles hoy conocidos, incluidos en un ambicioso proyecto del

ingeniero Eduardo Vila de fecha 1892, así como la Dársena de la Marina. En 1944, Eduardo García de Dios redacta un proyecto general de obras y mejoras para el puerto, y se acomete la construcción del Dique de Abrigo. Gracias a esta obra, se pudo situar dentro de la Bahía el Muelle de San Diego y, posteriormente, la Refinería de Petróleo, cuya instalación en los primeros 60 supuso el inicio de la etapa de mayores realizaciones dentro del puerto.

Mediante el Muelle de San Diego, se separa el tráfico transatlántico del pesquero, trasladando éste al nuevo Muelle y quedando el de La Palloza para pasajeros, mercancías y petroleros. Respecto a la Refinería, responde al interés de situar una planta de este tipo en la estratégica zona del Noroeste de España, en un momento en que las dos únicas se localizaban en Tenerife y Cartagena. Los trabajos para su instalación finalizarán por completo en 1973.

Las últimas obras de envergadura han sido el Muelle del Centenario, denominado así en recuerdo de la creación de la Junta de Obras del Puerto (1877), y la Dársena de Oza:

El Muelle del Centenario pretende satisfacer la creciente demanda de espacio que requerían el comercio del carbón y de otros graneles sólidos, y surge con la idea de contar con un espacio polivalente que pudiera recibir el máximo de mercancías de cualquier tipo, y que a la vez mantuviera gran capacidad de almacenamiento y manipulación. El proyecto será redactado por José Luis López Páramo, y las obras se realizarán entre 1979 y 1982.

Por su parte, la Dársena de Oza nace con la voluntad de poder duplicar la capacidad del puerto en cuanto a actividad pesquera. En el momento de la redacción del presente trabajo las obras de su construcción se encuentran muy avanzadas. Consta de dique, contradique y dos pantalanes, uno de altura y otro de bajura. En sus cercanías se ha dispuesto una playa artificial de doscientos metros de largo que permitirá a los vecinos del área recuperar la zona playera desaparecida con la construcción de los actuales varaderos.

## CUADRO RESUMEN HISTÓRICO. PUERTO DE LA CORUÑA

PERIODO	ACONTECIMIENTOS Y CARACTERÍSTICAS DEL PUERTO	OBRAS RELACIONADAS CON EL PUERTO
Prehistoria	Punto de avituallamiento en el comercio Norte-Sur	-
Celtas	Base del comercio con Irlanda	-
Romanos	Lugar de embarque y desembarque de las legiones	Construcción de la Torre de Hércules
Suevos y visigodos	Vértice de las relaciones marítimas con la Bretaña francesa, Gales, Inglaterra e Irlanda	-
Reconquista	Lugar de paso de peregrinos jacobeos y cruzados (S.XI). El Puerto asume un fuerte carácter comercial de cabotaje nacional (S.XIV)	Reconstrucción del Puerto por orden de Alfonso VI, en la zona de Parrote
Reyes Católicos	Adquiere grandes beneficios comerciales	
Carlos V	Se constituyen en la ciudad las Cortes de Castilla, concediéndose un mercado franco	Se inicia la construcción del Castillo de San Antón
Felipe II	Punto de partida de las expediciones militares contra Inglaterra. Ataques de holandeses e ingleses	Se fortifican Puerto y Ciudad
Felipe III	Se reemprenden las relaciones comerciales con Gran Bretaña	Construcción del Castillo de San Diego (1636)
Los Borbones	El Puerto se convierte en foco de la emigración a las provincias españolas de La Plata, y de la ayuda militar a las colonias independentistas norteamericanas	Proyectos para zonas de abrigo de los vientos
Guerra de la Independencia	Único puerto no ocupado por los franceses. Puerto de paso de pertrechos provenientes de Inglaterra	Diversos proyectos de atracaderos y abrigos
2ª mitad S.XIX	Reanudación del comercio con Hispanoamérica. Expediciones militares a Cuba	Construcción de Muelle de Hierro (1869). Proyectos Dársenas y muelles
1900 - 1960	Punto de partida de la emigración transoceánica. Potenciación del comercio pesquero.	Construcción de la mayoría de los muelles y dársenas actuales, incluido el Dique de Abrigo
Desde 1960	Modernización del Puerto. Consolidación e incremento del tráfico portuario	Instalación de la Refinería de Petróleo y la Estación de San Diego. Construcción de los Muelles del Centenario y Méndez Núñez. Comienzo de la Dársena de Oza

## 2.2.- Evolución del tráfico portuario

### 2.2.1.- Metodología

El estudio de la evolución de los tráficos en el Puerto de La Coruña se ha realizado a partir de dos análisis diferentes: el de la estructura y el de la evolución de las cifras de movimiento.

En ambos casos, se ha comparado el Puerto de La Coruña con otros puertos cercanos del borde Norte peninsular (Avilés, Ferrol, Gijón, Santander y Vigo), de forma que es posible valorar la trayectoria del puerto coruñés tanto dentro del área de influencia geográfica en la que desarrolla su actividad como en el conjunto portuario español.

Al hablar de la estructura de los tráficos, se pretende caracterizar el Puerto en función de parámetros como el tipo de mercancía que mueve (graneles sólidos, líquidos, mercancía general y pesca), y acotar la proporción e importancia de cargas y descargas dentro de los valores totales de tráfico portuario. De esta forma, se consigue una visión muy aproximada del tipo de servicios que el Puerto está prestando, así como su especialización y sus carencias.

En cuanto a la evolución del tráfico, se han realizado una serie de tablas con los datos cronológicos de movimiento de mercancías de que se ha podido disponer, presentando dichos datos tanto en cifras absolutas como relativas.

También se ha realizado la comparación de valores entre puertos, de forma que puede observarse el crecimiento relativo de unos respecto a otros.

### 2.2.2.- La estructura de los tráficos

La estructura de los tráficos del Puerto de La Coruña se caracteriza, básicamente, por los siguientes rasgos:

1. **Un puerto de Graneles Líquidos**, que supusieron, en 1993, el 75,62% del total del tonelaje movido. Esta cifra supera con creces el valor de la media nacional 46,99%, y es también más elevada que la cifra alcanzada por el puerto con refinería más próximo, Bilbao, con un 47,48%. Solamente le superan, entre este tipo de puertos y en valores relativos, los de Castellón, Cartagena y Málaga.

Respecto a la carga seca, la mercancía movida en el Puerto de La Coruña alcanza las 2,50 millones de toneladas, es decir, prácticamente la mitad que la media de todos los puertos (4,66 millones de toneladas). Este valor corresponde casi en su totalidad a los graneles sólidos (especialmente, carbón, piensos y cuarzo). No se registra tráfico de contenedores en el Puerto de La Coruña.

Pese a que el Puerto de La Coruña tiene un volumen total de tráfico 2,30 veces mayor que el Puerto de El Ferrol, llama la atención cómo, sin embargo, su cifra de graneles sólidos es prácticamente el doble que la del puerto coruñés. Respecto a la mercancía general, el de La Coruña es el puerto que menor volumen mueve de todos los puertos comparados. Su cifra para este tipo de carga es incluso menor que la que mueve el vecino Puerto de Vigo, pese a que el valor total de tráfico de este puerto es casi cuatro veces menor que el del puerto coruñés.

COMPARACIÓN DE LA ESTRUCTURA  
DEL TRAFICO (x 1000 T, 1993)

	GRANELES SÓLIDOS	%	GRANELES LÍQUIDOS	%	MERCANCÍA GENERAL	%	TOTAL	%
AVILÉS	1.015	29,94	669	19,74	1.706	50,32	3.390	100,00
FERROL	4.205	87,22	365	7,57	251	5,21	4.821	100,00
GIJÓN	10.862	86,86	1.256	10,04	387	3,10	12.505	100,00
SANTANDER	2.372	63,54	625	16,74	736	19,72	3.733	100,00
VIGO	409	14,44	743	26,23	1.681	59,33	2.833	100,00
LA CORUÑA	2.501	22,52	8.397	75,62	206	1,86	11.104	100,00
NACIONAL	69.456	29,31	111.333	46,99	56.130	23,70	236.919	100,00

FUENTE: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1993

2. Un puerto de gran importancia Pesquera, en el que la pesca descargada alcanzó en 1993 la cifra de 65.720 toneladas. Este valor lo situó en el tercer puesto nacional en cuanto a esta mercancía, por detrás de Vigo (146.209 T) y Las Palmas (134.017 T).

Hay que señalar que, en lo relativo a pesca capturada, La Coruña se encuentra muy por delante de los puertos de comparación, a excepción del Puerto de Vigo, que ocupa el primer puesto entre todos los puertos nacionales.

COMPARACIÓN DEL TRAFICO  
PESQUERO (x 1000 T, 1993)

PUERTOS	PESCA	%
AVILES	12	1,22
FERROL	1	0,10
GIJÓN	6	0,61
SANTANDER	7	0,71
VIGO	146	14,87
LA CORUÑA	66	6,72
ESPAÑA	982	100,00

FUENTE: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1993

3. Un puerto básicamente descargador, con una clara desproporción entre mercancías desembarcadas, el 68,76 % del tonelaje, y mercancías embarcadas, el 31,24%, según datos de 1993. El resultado es muy similar al global del conjunto de los puertos españoles, donde las descargas suponen el 67,62%. Comparando los tráficos del Puerto de La Coruña con los de algunos otros puertos cercanos, observamos que la distribución es equiparable a la del Puerto de Vigo, y el equilibrio entre cargas y descargas es superior al de los puertos de Avilés y Gijón.

La desproporción entre carga y descarga se debe, en el caso de La Coruña, al igual que en numerosos puertos españoles, a la importancia que sobre el total tienen las descargas de crudos de petróleos para la refinería, aunque puede decirse que, en este caso, las cargas de graneles líquidos no son despreciables (2.960.754 toneladas cargadas frente a 5.436.127 toneladas descargadas, en el caso de La Coruña).

Si se analiza la proporción entre el tonelaje cargado y descargado para los componentes tradicionales de la carga seca, se observa que, en lo referente a graneles sólidos, La Coruña, con un 84,57 % de tonelaje descargado, obtiene proporciones similares a las de los puertos de Santander (78,07%) y Avilés (85,91%). Estos valores resultan sensiblemente superiores a los del conjunto de los puertos españoles (67,06%). En el caso coruñés, la cifra manifiesta una evidente desproporción entre la mercancía de este tipo cargada y la descargada, con una abrumadora supremacía de aquélla sobre ésta.

En cuanto al tráfico de mercancía general, el volumen total, como se ha citado en el punto anterior, resulta inferior al de los puertos cercanos. En cifras relativas, la mercancía general cargada en el Puerto de La Coruña representa un 59,71% del total del tráfico, lo que le sitúa cerca de la media nacional (54,66%) y de la estructura de tráficos de los puertos de Santander y Vigo (54,48% y 55,98%, respectivamente). El resto de los puertos comparados sufren mayores desequilibrios entre mercancía cargada y descargada.

Todas estas precisiones perfilan una estructura de tráficos del Puerto de La Coruña con predominio importante de las descargas sobre las cargas, en el movimiento de graneles.

La inexistencia de tráfico de contenedores, debido a la carencia de infraestructuras con tamaño suficiente como para permitir su almacenaje y manipulación, y las mínimas cifras de tráfico de mercancía general, muy reducidas para un puerto de características como el de La Coruña, son dos realidades que limitan la capacidad del Puerto como generador de riqueza.

**COMPARACIÓN DE LOS MOVIMIENTOS  
DE MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS  
(x 1000 T, 1993)**

	MERCANCIAS EMBARCADAS	%	MERCANCIAS DESEMBARC.	%	TOTAL	%
AVILÉS	2.068	60,98	1.323	39,02	3.391	100,00
FERROL	893	18,54	3.972	81,46	4.821	100,00
GIJÓN	1.293	10,34	11.212	89,66	12.505	100,00
SANTANDER	950	25,46	2.782	74,54	3.732	100,00
VIGO	944	33,32	1.889	66,89	2.833	100,00
LA CORUÑA	3.470	31,24	7.634	68,76	11.104	100,00
ESPAÑA	76.717	32,38	56.130	67,62	236.918	100,00

FUENTE: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1993

**CARGAS Y DESCARGAS  
CUADRO COMPARATIVO, 1993**

	AVILÉS		FERROL		GIJÓN		SANTANDER		VIGO		LA CORUÑA		ESPAÑA	
	x 1000 T	%	x 1000 T	%	x 1000 T	%	x 1000 T	%	x 1000 T	%	x 1000 T	%	x 1000 T	%
G.Líquidos	669	100,00	365	100,00	1.256	100,00	625	100,00	742	100,00	8.397	100,00	111.331	100,00
Descargadas	322	48,13	330	90,41	1.226	97,61	595	95,20	739	99,60	5.436	64,74	82.975	74,53
Cargadas	347	51,87	34	9,59	30	2,39	30	4,80	3	0,40	2.961	35,26	28.356	25,47
G.Sólidos	1.015	100,00	4.205	100,00	10.862	100,00	2.371	100,00	410	100,00	2.501	100,00	69.551	100,00
Descargadas	872	85,91	3.541	84,21	9.937	91,48	1.851	78,07	410	100,00	2.115	84,57	51.912	74,64
Cargadas	143	14,09	664	15,79	925	8,52	520	21,93	---	0,00	386	15,43	17.639	25,36
M.General	1.707	100,00	251	100,00	387	100,00	736	100,00	1.681	100,00	206	100,00	56.034	100,00
Descargadas	129	7,56	56	22,31	48	12,40	335	45,52	740	44,02	83	40,29	25.408	45,34
Cargadas	1.578	92,44	195	77,69	339	87,60	401	54,48	941	55,98	123	59,71	30.626	54,66
TOTAL	3.391	100,00	4.821	100,00	12.505	100,00	3.732	100,00	2.833	100,00	11.104	100,00	205.242	100,00
Descargadas	1.323	39,02	3.927	81,46	11.211	89,65	2.781	74,52	1.889	66,68	7.634	68,75	137.638	67,06
Cargadas	2.068	60,99	893	18,54	1.294	10,35	951	25,48	944	33,32	3.470	31,25	67.604	32,94

FUENTE: Memoria del Puerto de La Coruña, 1993

4. La Coruña aparece como un puerto volcado al exterior, cuando se analiza desde el punto de vista del origen y destino de las mercancías. En efecto, el Puerto de La Coruña se caracteriza por la gran importancia que en su tráfico tiene el comercio exterior, es decir, el movimiento de mercancías con origen o destino en otros países. Con un 80,45% del tonelaje en régimen de comercio exterior, La Coruña se encuentra por encima del valor la media nacional (74,76%), aunque es superada por los puertos de Santander (88,00%) y Gijón (82,14%), ambos netamente orientados al comercio exterior.

Es interesante destacar que la importancia del tráfico exterior es relevante tanto en los graneles líquidos, donde alcanza el 72,49% del total, como en los graneles sólidos, con un 83,44%. Respecto a la mercancía general, hay que señalar que los valores de tráfico son muy reducidos, comparados con los valores de graneles líquidos o sólidos, y que la mercancía general de cabotaje repercute únicamente un 0,48% sobre el total.

COMERCIO EXTERIOR Y CABOTAJE. CUADRO COMPARATIVO 1993  
(x 1000 T, 1993)

	MERCANCIAS EN CABOTAJE	%	MERCANCIAS EN COMERCIO EXTERIOR	%	TOTAL	%
AVILÉS	977	58,09	2.413	41,91	3.391	100,00
FERROL	710	14,73	4.111	85,27	4.821	100,00
GIJÓN	2.233	17,86	10.273	82,14	12.505	100,00
SANTANDER	448	12,00	3.285	88,00	3.732	100,00
VIGO	1.179	41,62	1.654	58,38	2.833	100,00
LA CORUÑA	2.725	19,55	8.378	80,45	11.104	100,00
ESPAÑA	59.805	25,24	177.113	74,76	236.918	100,00

FUENTE: Puertos del Estado. Memoria de actividades, 1993

COMERCIO EXTERIOR Y CABOTAJE  
PUERTO DE LA CORUÑA. 1993

	x 1000T	%
Graneles Líquidos	8.396	100,00
Comercio exterior	6.086	72,49
Cabotaje	2.310	27,51
Graneles Sólidos	2.500	100,00
Comercio exterior	2.086	83,44
Cabotaje	414	16,56
Mercancía General	207	100,00
Comercio exterior	206	99,52
Cabotaje	1	0,48
TOTAL	11.103	100,00
Comercio exterior	8.378	75,45
Cabotaje	2.725	24,54

FUENTE: Puertos del Estado. Memoria de Actividades, 1993

### 2.2.3.- La evolución del tráfico

Desde que, en 1920, se inicia la serie de datos fiables disponibles sobre el movimiento de mercancías del Puerto de La Coruña, los valores de tonelaje han aumentado notablemente. En efecto, si en aquel año el Puerto mueve cerca de 176.000 toneladas, en 1993 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 La 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 LA 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 Catoira, A.: "Temas coruñeses". La 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 las 12.000 miles 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 La Coruña en los últimos veinte años, 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 La 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 La Coruña.

Entre los puertos españoles, en cuanto a tráfico total, no se observa variación sustancial en los últimos veinte años, ya que 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 La 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 descende 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 La Coruña a ocupar el 5º puesto por volumen de graneles líquidos.

3. Por lo que respecta a los **graneles sólidos**, si bien en este tipo de tráfico en el caso de La Coruña no es muy significativo sobre el total, 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 líquidos 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 La Coruña pasar del puesto 14 al 9.

4. Es sin duda en el movimiento de **mercancía general** donde la evolución del Puerto de La 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 La 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 La Coruña, para este tipo de mercancía y 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 La 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 la dificultad del Puerto de La Coruña para captar una parte significativa de la dinámica económica de la región.

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

6. El Puerto de La 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, si observamos la tabla de tráficos, nos daremos cuenta de 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, La 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. 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. 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 respecto a los tráficos de mercancía general y graneles sólidos, en perjuicio del Puerto de La Coruña, hecho realmente contradictorio si comparamos instalaciones, infraestructuras o tráficos

totales de ambos puertos.

**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
LA CORUÑA	8.148	8.344	11.074	12.840
NACIONAL	190.377	225.819	237.261	257.464
LA CORUÑA/AVILÉS	1,403	1,679	2,844	3,493
LA CORUÑA/FERROL	8,770	9,503	10,311	4,789
LA CORUÑA/GIJÓN	0,658	0,701	0,967	1,023
LA CORUÑA/SANTANDER	1,796	2,039	3,041	3,208
LA 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
LA CORUÑA	6.460	6.015	8.233	9.325
NACIONAL	98.445	109.377	112.787	117.744
LA CORUÑA/AVILÉS	14,260	15,997	26,053	16,359
LA CORUÑA/FERROL	50,077	62,010	216,657	62,584
LA CORUÑA/GIJÓN	7,104	3,668	7,097	7,064
LA CORUÑA/SANTANDER	3,629	4,516	10,330	13,573
LA CORUÑA/VIGO	9,349	8,389	11,141	10,932
LA 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
LA CORUÑA	949	1.318	1.505	2.322
NACIONAL	46.590	62.162	64.967	70.597
LA CORUÑA/AVILÉS	0,290	0,443	0,693	1,899
LA CORUÑA/FERROL	1,744	2,482	1,929	1,017
LA CORUÑA/GIJÓN	0,102	0,140	0,156	0,216
LA CORUÑA/SANTANDER	0,539	0,686	0,769	0,919
LA CORUÑA/VIGO	1,435	2,723	3,257	5,542
LA 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
LA CORUÑA	147	481	399	182
NACIONAL	31.776	39.210	44.803	53.340
LA CORUÑA/AVILÉS	0,073	0,319	0,297	0,100
LA CORUÑA/FERROL	0,769	2,073	1,814	0,812
LA CORUÑA/GIJÓN	0,145	0,676	0,811	0,632
LA CORUÑA/SANTANDER	0,180	0,667	0,506	0,251
LA CORUÑA/VIGO	0,333	0,747	0,383	0,120
LA 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)**

	1974-78	1979-83	1984-88	1989-93
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
LA CORUÑA	109	37	100	71
NACIONAL	1.289	1.353	1.350	1.145
LA CORUÑA/AVILÉS	10,900	3,093	6,666	4,437
LA CORUÑA/FERROL	54,500	18,500	100,000	71,000
LA CORUÑA/GIJÓN	27,250	12,330	33,333	14,200
LA CORUÑA/SANTANDER	9,083	4,630	16,666	11,833
LA CORUÑA/VIGO	0,757	0,215	0,532	0,447
LA 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)

AÑO	Tráfico total	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	Pesca capturada
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)

AÑO	Tráfico total	Graneles Líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía General	Pesca capturada
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

## 2.3.- Análisis de su situación, instalaciones y accesibilidad

### 2.3.1.- Situación

El Puerto de La Coruña se encuentra en el extremo Noroeste de la Península Ibérica, en el chaflán limitado por los cabos Ortegal y Villano. En el centro de este chaflán se halla el golfo comprendido entre la Torre de Hércules y el Cabo Prioriño, en el que desembocan tres ensenadas. Cada una de ellas cuenta con puertos en buenas condiciones de seguridad y abrigo: los puertos de La Coruña, Ferrol-San Ciprián, Ares y Sada.

Dentro del sistema portuario de titularidad estatal, el puerto de La Coruña pertenece al grupo de Puertos de Galicia, que se compone de los siguientes puertos:

- Ferrol y San Ciprián
- La Coruña
- Vilagarcía
- Marín-Pontevedra
- Vigo

Las autoridades portuarias de las que dependen estos puertos son las de Ferrol-San Ciprián (que incluye los puertos del mismo nombre), La Coruña, Villagarcía, Marín-Pontevedra y Vigo.

Todos ellos se encuentran situados en la Comunidad Autónoma de Galicia, a lo largo de la fachada atlántico-cantábrica, donde también se localizan los puertos de Avilés, Gijón (Musel), Santander, Bilbao y Pasajes.

### 2.3.2.- Accesibilidad

#### Accesos viarios

La ciudad de La Coruña se encuentra en el extremo Norte de la autopista A-6, que aún no se ha desarrollado como tal en su totalidad, y que pertenece a la red de autopistas que parten de Madrid y discurren de forma radial. También cuenta con acceso directo a la autopista A-9, que recorre la costa gallega de Norte a Sur hasta la frontera con Portugal y permite un enlace rápido con Santiago.

Debido a la situación de Ciudad y Puerto, los accesos a La Coruña se realizan desde el Sur. La mayoría de las vías de segundo y tercer orden que parten de las poblaciones cercanas confluyen en las dos arterias citadas.

Los accesos viarios a la zona de servicio desde el exterior son los siguientes:

**Acceso Sur:** es el acceso más directo, puesto que permite la entrada al Puerto prácticamente sin necesidad de usar el viario urbano. Se realiza desde la autopista A-6 que, con trazado de Este a Oeste, discurre paralela al borde portuario por detrás de la Estación ferroviaria de San Diego y toma el nombre de Avenida del Ejército al entrar en la ciudad. A la altura de la Estación, en su primera intersección urbana, es atravesada perpendicularmente por la Avenida de Ramón y Cajal, cuya prolongación permite el acceso al Puerto Petrolero y a la zona de Oza.

**Acceso Oeste:** el acceso en esta dirección 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.

**Acceso Norte:** para acceder a las zonas portuarias del Norte, es necesario utilizar la red de calles de La Coruña, siguiendo el eje Avenida del Alférez Provisional-Avenida de La Marina-Paseo Marítimo, que discurren paralelos al borde portuario.

En la actualidad, existen cuatro entradas a la zona de servicio del puerto, que están situadas en: la Dársena de La Marina, los Cantones, la Plaza de Orense y San Diego, respectivamente. De ellas, sólo las dos últimas están abiertas al tráfico rodado.

La entrada de la Plaza de Orense facilita el paso a los Muelles de Calvo Sotelo, Batería y Linares Rivas y permite la conexión con el acceso Oeste. Por su parte, la de San Diego posibilita el acceso al Muelle del mismo nombre y al de El Centenario, así como a los muelles petroleros, y permite una conexión directa a la autopista A-6. Esta última es la más importante, puesto que permite acceder a los viales internos principales del Puerto. A ella se llega a través de la Avenida del Ejército.

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.

En cuanto al futuro de los accesos a la zona de servicio, el proyecto de desarrollo de la Red Arterial de La Coruña prevé la prolongación de la carretera de Oza hacia el Barrio de Las Flores, lo que dotaría al puerto de un acceso directo desde la su extremo más meridional en el área de la dársena de Oza.

### **Acceso ferroviario**

El puerto de La 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.

Traspasada 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 a los Muelles de La Batería y de Méndez Núñez.



### 2.3.3.- Estructura general del Puerto e instalaciones

#### Estructura portuaria

El Puerto de La Coruña se dispone a lo largo de una bahía abierta al Este, protegida por el Norte por el llamado Dique de Abrigo o Dique de Barrié de La Maza. En él se desarrollan actividades náutico-deportivas, comerciales y pesqueras, además de las relacionadas con el transporte y manipulación del petróleo. El Puerto se cierra en la zona de Oza, donde se ha construido una nueva playa artificial.

Para realizar el análisis de la zona de servicio, se ha realizado una división de ésta en áreas, en un recorrido de Norte a Sur, cuya breve descripción es la siguiente:

AREA nº 1, Puerto Deportivo, entre el Dique de Abrigo y el Castillo de San Antón, que cuenta con cuatro muelles prefabricados, donde se llevan a cabo actividades náutico-deportivas. Está delimitado en el interior por el borde amurallado de la ciudad.

AREA nº 2, Paseo Marítimo, que comienza junto a la Dársena de La Marina y se prolonga hasta el Puerto Deportivo, asentado sobre terrenos ganados al mar. Junto al paseo marítimo, hacia el interior, existe una banda de terreno otorgada en concesión para el Hotel Finisterre e instalaciones deportivas.

AREA nº 3, Dársena de La Marina, zona de especial relación con la ciudad, cuyo borde lo componen edificios con miradores acristalados, que constituyen la imagen urbana más conocida de La Coruña. Consta de dársena y antedársena, cerrada esta última con el nuevo Muelle de Transatlánticos.

AREA nº 4, conformada por la dársena creada por los Muelles de Transatlánticos, de la Batería y de Calvo Sotelo, que cuenta con diversos edificios para almacenamiento de graneles sólidos.

AREA nº 5, Puerto Pesquero, conformado por los Muelles de Calvo Sotelo, de Linares Rivas, de la Palloza y del Este, donde se realizan actividades relacionadas con la pesca. En ella se ubican lonjas, almacenes, y factorías.

AREA nº 6, o Muelle del Centenario, que concentra gran parte del tráfico de carga seca del Puerto, y tiene un calado de 16,50 m. y una longitud de 540 m. Cuenta con ocho grúas de 300 T/hora para la manipulación de mercancías.

AREA nº 7, conformada por la zona de San Diego, donde se localizan diversas edificaciones para almacenaje y servicios. En ella se halla el Muelle

del mismo nombre, con un calado de 10,00 m. y seis grúas de 100 T/hora de capacidad.

AREA nº 8, Puerto Petrolero, zona delimitada y especializada para manipulación de crudo, en la que se localizan tres pantalanes con un calado entre 13,00 m. y 17,00 m.

AREA nº 9, formada por la nueva Dársena de Oza, en la actualidad en fase de construcción, destinada a albergar en un futuro las actividades pesqueras que ahora se desarrollan en el Puerto Pesquero.

AREA nº 10, conformada por la nueva Playa de Oza, de reciente creación, que ocupa 1,5 hectáreas y ofrece una costa de 229 m. de longitud.

En el siguiente cuadro se expone un resumen de las características físicas de las áreas en que se ha dividido la Zona de Servicio para su análisis, con objeto de disponer de una visión global de la delimitación portuaria.

En él pueden observarse:

Las zonas de carga, descarga y almacenamiento de mercancías portuarias se concentran en las áreas 4 a 9 (usos Portuario Comercial y Portuario Pesquero), es decir, en la parte meridional de la zona de servicio, que supone más del 80% del total.

Las áreas situadas más al Norte, 1 a 3, se destinan a usos deportivos o de equipamiento, al igual que la playa de Oza, situada en el extremo. En conjunto no alcanzan el 20% del total de la zona de servicio, incluida la superficie correspondiente al muelle de Trasatlánticos.

La zona de servicio está ocupada por la edificación en más del 16% de su superficie, proporción alta para los estándares actuales.

Las superficies otorgadas en concesión a particulares suponen más del 18% de la superficie total.

En definitiva, la zona de servicio muestra una estructura de usos dual, con una parte dedicada a actividades deportivas y de equipamiento, la situada más al Norte, mientras el resto, la gran mayor parte de su superficie, se dedica a usos comerciales y pesqueros.

## CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL PUERTO DE LA CORUÑA

AREA	Superficie total (m2)	Superficie edificada (m2)	Superficie en concesión (m2)	Longitud de muelle (m)	Calado medio (m)	Uso dominante
1. Puerto Deportivo	48.237	6.624	3.736	120	5,0	P. Deportivo
2. Paseo Marítimo	54.252	5.951	32.200	-	-	Equipamiento
3. Dársena de la Marina	86.893	6.098	1.040	1.890	5,0	P. Deportivo
4. Muelle de la Batería	88.138	16.553	5.320	956	5,0	P. Comercial
5. Puerto Pesquero	177.192	44.863	11.003	1.206	7,0	P. Pesquero
6. Muelle del Centenario	121.580	15.160	-	1.060	14,0	P. Comercial
7. Muelle de San Diego	173.427	42.168	52.307	668	10,0	P. Comercial
8. Puerto Petrolero	100.237	8.396	57.495	432	14,7	P. Comercial
9. Dársena de Oza	187.294	28.777	31.391	1.752	6,0	P. Pesquero
10. Playa de Oza	14.895	-	-	-	-	Equipamiento Recreativo
<b>TOTAL</b>	<b>1.052.145</b>	<b>174.590</b> (16,6 %)	<b>194.492</b> (18,5%)	<b>8.084</b>		

## Instalaciones

Con objeto de caracterizar el Puerto de La Coruña, se han escogido como referencia comparativa algunos puertos de su entorno natural que también cuentan con tráfico comercial. En el cuadro siguiente se han reseñado algunos de los parámetros que definen las instalaciones de los puertos, como la longitud total de muelles, la longitud de muelles de calado mayor o menor de 4,00 metros y el número de grúas que los sirven:

### COMPARACIÓN ENTRE PUERTOS DEL CANTÁBRICO

Puerto	Longitud de muelles	Calado > 4 m	%	Calado < 4 m	%	Nº grúas
Avilés	3.927	3.043	77,5	884	22,5	31
Gijón	8.365	6.547	78,3	1.818	21,7	20
Santander	10.956	5.981	54,6	4.615	45,4	82
Vigo	11.091	8.605	77,6	2.486	22,4	48
Ferrol	5.687	4.745	83,4	942	16,6	8
La Coruña	6.188	5.768	93,2	420	6,8	25

En la tabla puede observarse cómo La Coruña ocupa el penúltimo lugar en lo que se refiere a longitud total de línea de atraque, superando únicamente a Avilés. Respecto al calado de los muelles, si bien en términos absolutos ocurre lo mismo que en cuanto a longitud total, vemos que la proporción de muelle con calado superior a 4,00 metros es más elevada en el caso del Puerto de La Coruña que en el resto de los puertos comparados.

## 2.4.- Perspectivas de desarrollo

Probablemente, el principal problema del puerto de La Coruña es que, tras las obras de la dársena de Oza, ha agotado prácticamente sus posibilidades de ampliación, tanto hacia tierra, como hacia el mar.

El dique de abrigo, por el Norte, y la playa de Oza, por el Sur, marcan los límites del espacio portuario, que no puede extenderse tierra adentro por la existencia de la ciudad, que impide cualquier posible ampliación de la zona de servicio más allá de los límites actuales.

De hecho, aunque la construcción de la nueva dársena de Oza soluciona las actuales necesidades de suelo para usos pesqueros, desplazando una parte de las estas actividades hacia un espacio suficiente y propio, con ella no se consigue liberar espacio suficiente y muelles con calado adecuado como para modificar esta situación de agotamiento de la zona de servicio.

Por otra parte, la actual Bahía portuaria aparece colmatada tras las últimas obras de ampliación (muelle del Centenario, dársenas de la Marina y Oza), por lo que la posibilidad de ganar terrenos al mar parece reducida.

El problema de la falta de espacio para ampliar sus instalaciones no se plantea, sin embargo, con urgencia, a corto plazo. En efecto, el crecimiento del puerto sigue un modelo similar al de otros puertos españoles que, tras varias décadas de aumento lento del tráfico y un período de crecimiento prácticamente exponencial (desde los años sesenta hasta fines de los setenta), se encuentran en una fase de incertidumbre, en las que se mantienen las cifras de actividad de la última década. La evolución de los tráficos en los últimos años no indica, por tanto, la necesidad de ampliaciones inmediatas de las instalaciones.

Sin embargo, varias razones aconsejan comenzar la planificación de ampliaciones de la actual zona de servicio del puerto de La Coruña de cara al futuro:

Por un lado, el hecho de que históricamente el movimiento de mercancías por el puerto de la Coruña haya seguido siempre una evolución positiva, por encima de retrocesos coyunturales, lo que hace suponer que en el futuro lo seguirá haciendo y que la evolución puede acelerarse en cualquier momento.

Por otro, la constatación de que un puerto eficaz necesita, hoy, mayores superficies en tierra para mover el mismo tonelaje que hace unos años, debido a los cambios organizativos y tecnológicos acaecidos en el transporte marítimo.

En concreto, la conveniencia de dotar al puerto de La Coruña de una terminal de contenedores (la inexistencia de este tipo de tráfico no concuerda con la importancia del puerto) justificada por la existencia actual de una clara tendencia hacia la potenciación del comercio a través de corredores marítimos y por su estratégica situación.

Finalmente, los largos períodos de tiempo que requieren las obras marítimas, sobre todo cuando se trata de la creación de nuevas instalaciones en lugares nuevos, aconsejan iniciar con mucha anticipación la preparación de las mismas.

Todo ello, unido a la oportunidad que constituye la redacción de un Plan de Utilización, aconseja plantear abiertamente y dar una primera solución al problema de la ampliación de la zona de servicio.

Simultáneamente a ausencia de posibilidades de ampliación in situ, el puerto de La Coruña presenta algunos problemas debidos a su situación, colindante con áreas urbanas densamente habitadas. Se trata de problemas comunes a numerosos puertos que, en La Coruña, se concretan, por una parte, en los problemas de seguridad que, en cierta medida, implica el tráfico, la carga o descarga del petróleo y sus derivados y, por otra, en los problemas de contaminación ambiental que, esporádicamente, puede provocar la carga o descarga de algunos tipos de graneles sólidos, en determinadas condiciones atmosféricas.

Estos problemas no se plantean de forma más aguda en La Coruña que en el resto de los puertos españoles, pero debe reconocerse su potencial conflictividad y tratar de crearse las condiciones para minimizar los posibles riesgos.

En ese sentido, además de mantener un rigor extremo en las medidas de seguridad en el transporte de combustibles o de mejorar los sistemas de manipulación de graneles sólidos, la Autoridad Portuaria debe considerar seriamente la posibilidad de trasladar en el futuro algunas de las operaciones que implican mayores riesgos de seguridad o de impacto medioambiental a otras localizaciones alejadas de núcleos urbanos, evitando así los potenciales conflictos.

Desde esta perspectiva, la eliminación de los potenciales conflictos medioambientales y de seguridad confluye con la ausencia de posibilidades de ampliación para sugerir la conveniencia de iniciar la búsqueda y preparación de localizaciones portuarias alternativas fuera de la bahía.

La solución a ambas problemáticas exige, por tanto, la búsqueda y reserva de nuevas localizaciones y la posible configuración de una zona de servicio y de un puerto compuesto por dos enclaves diferentes, separados espacialmente. Algo que, no sólo no es nuevo en la experiencia portuaria, sino que, se está convirtiendo en una configuración habitual para numerosos puertos españoles y extranjeros.

La adopción de estas medidas significaría una profunda transformación del concepto actual del puerto y requeriría cambios importantes en los sistemas de infraestructuras, gestión, etc.

En cualquier caso, el Plan de Utilización debe limitarse, a este respecto, a proponer la incorporación a la zona de servicio de los terrenos necesarios para la ubicación de las nuevas instalaciones, remitiendo al Plan Especial la ordenación de las mismas.