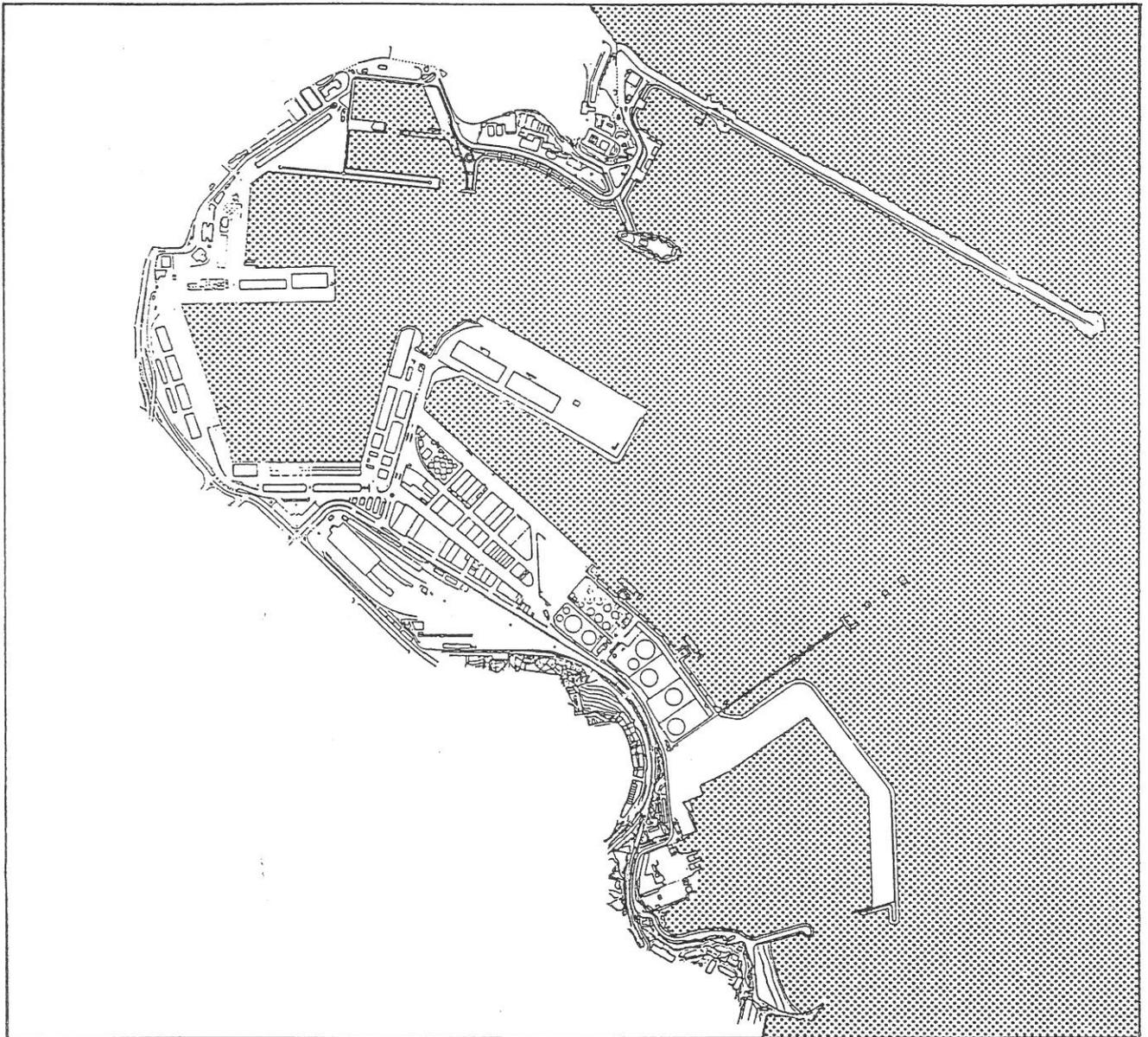


PLAN DE UTILIZACION  
DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE  
LA CORUÑA



DOCUMENTO A  
ANALISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL  
TOMO II

PLAN DE UTILIZACION  
DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DE  
LA CORUÑA

DOCUMENTO A  
ANALISIS DE LA ZONA DE SERVICIO ACTUAL

TOMO II

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.3.- ANALISIS POR AREAS**

### I.3. ANÁLISIS POR ÁREAS

#### 3.1. Consideraciones generales

Como se ha citado en la introducción del presente trabajo, el análisis y las propuestas detalladas de utilización y delimitación de la zona de servicio se han realizado basándose en su división en áreas homogéneas y en el estudio pormenorizado de cada una.

La presentación de los resultados de estos análisis, que se realiza en los siguientes apartados, se basa en un modelo expositivo común, en una ficha, en la que se reflejan sintéticamente los aspectos considerados más relevantes para la toma de decisión respecto a las propuestas.

Por su carácter sintético, el modelo de ficha utilizada requiere algunas explicaciones previas, tanto en lo referente a los términos usados como en cuanto a las tipologías y taxonomías elaboradas.

Es necesario subrayar que, junto a los datos y comentarios, se presentan una serie de esquemas, que cuentan con un carácter puramente ilustrativo. Su objetivo es proporcionar una imagen visual de la forma que tiene o la proporción que supone un determinado elemento o aspecto.

El apartado primero de cada ficha está dedicado al análisis físico-funcional del área. Su objetivo es sintetizar las características físicas del área en sus diferentes aspectos (formas, dimensiones, etc.), para proceder a valorar sus aptitudes funcionales respecto a la actividad portuaria.

Para ello, y tras una descripción general del área, se presentan comentados los datos sobre superficies, tipos de línea de costa y características de los muelles. En lo relativo a superficie, además de la total, se ha considerado relevante el porcentaje de superficie edificada, ya que éste puede ser un buen índice sobre la mayor o menor libertad física de actuación de que se dispone en la zona de servicio. Por su parte, en lo referente a la configuración de la línea de costa, se distinguen las tipologías de: muelles (que permiten el atraque de embarcaciones), obras y muros costeros (que no permiten el atraque), costa baja, playas, etc. De las características de los muelles, se ha considerado relevante su longitud, calado, anchura, utillaje, estado y tipo de tráfico al que están asignados en la actualidad.

En este primer apartado, se presentan esquemas de: superficie edificada y sin edificar, que tratan de resaltar el grado de edificación existente y, por tanto, el grado de "libertad" de uso de las superficies, y del tipo de línea de costa, que pretende mostrar la situación de la costa y el grado de formalización portuaria de ésta.

El segundo apartado está destinado al análisis del tráfico marítimo, cuando existe en el área, y en él se utilizan los conceptos y tipologías convencionales de la carga portuaria: graneles, líquidos y sólidos, mercancía general, contenedores, pasajeros, pesca, etc. La información y comentarios se realiza por muelles, para cada uno de los cuales se presentan series de datos de los diez últimos años.

El tercer apartado trata de valorar la accesibilidad de que disfruta cada área. Se distinguen: la accesibilidad por vía marítima, en la que se valora la anchura, calado y facilidad de tránsito del canal de entrada; por ferrocarril, valorándose la existencia de ramales y apartaderos o la posibilidad de dotarlos, y por carretera. La valoración de la accesibilidad es fundamentalmente cualitativa y refleja la opinión técnica que las condiciones de acceso y comunicación interna merecen a los técnicos redactores del Plan.

El cuarto apartado, "situación legal del suelo", trata de valorar los condicionantes legales que pesan sobre el suelo de una determinada área, y, en consecuencia, la mayor o menor capacidad de actuación de la Autoridad Portuaria sobre el mismo, a corto, medio o largo plazo. Como condicionantes más frecuentes se analizan las concesiones y autorizaciones, las calificaciones del planeamiento urbanístico y el Convenio entre Ayuntamiento y Autoridad Portuaria firmado en 1990, en el que se establecieron zonas de intervención conjunta y exclusiva de ambos organismos dentro de la zona de servicio. En todo caso se utilizan los conceptos y terminologías convencionales de cada tema. Para ilustrar estos análisis, se presentan esquemas de las concesiones o autorizaciones que caducan a corto (2000), medio (2004) y largo plazo (más del 2004), así como un síntesis de determinaciones urbanísticas.

El quinto apartado se destina a analizar la ordenación, usos y edificación existentes en el área. En lo relativo a la ordenación, trata de valorarse la existencia o no de un esquema organizativo del área y su adaptación a la misma. En lo relativo a usos del suelo, se clasifica el conjunto de la superficie en varias tipologías, que corresponden a las contempladas por la Ley de Puertos, y se presenta un cuadro con la superficie de suelo dedicada a cada uso y los porcentajes sobre el total que supone. Su objetivo es permitir hacerse una idea de la proporción actual de usos, el grado de especialización, la exagerada presencia de usos auxiliares, etc. En cuanto a la edificación existente, se valoran tres aspectos básicos: altura, estado e interés arquitectónico e histórico.

Para la determinación del interés histórico artístico se ha utilizado el Catálogo de edificios de interés del Puerto de La Coruña que se incluye en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio, actualmente en redacción.

Con objeto de no complicar la lectura rápida de los esquemas, en este apartado se incluyen esquemas sobre los usos ligados directa o indirectamente al Puerto y las actividades terciarias, considerados los aspectos más relevantes del análisis de los usos del suelo.

El conjunto de los análisis contenidos en los cinco primeros apartados trata de sintetizarse en el sexto, mediante la valoración del papel del área en el conjunto de la Zona de Servicio y el avance de sugerencias sobre los usos a que podría destinarse el área, así como sobre las consecuencias que su utilización puedan tener sobre la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto.

### 3.2.- Análisis por áreas

## AREA N° 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

### 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

### 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

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

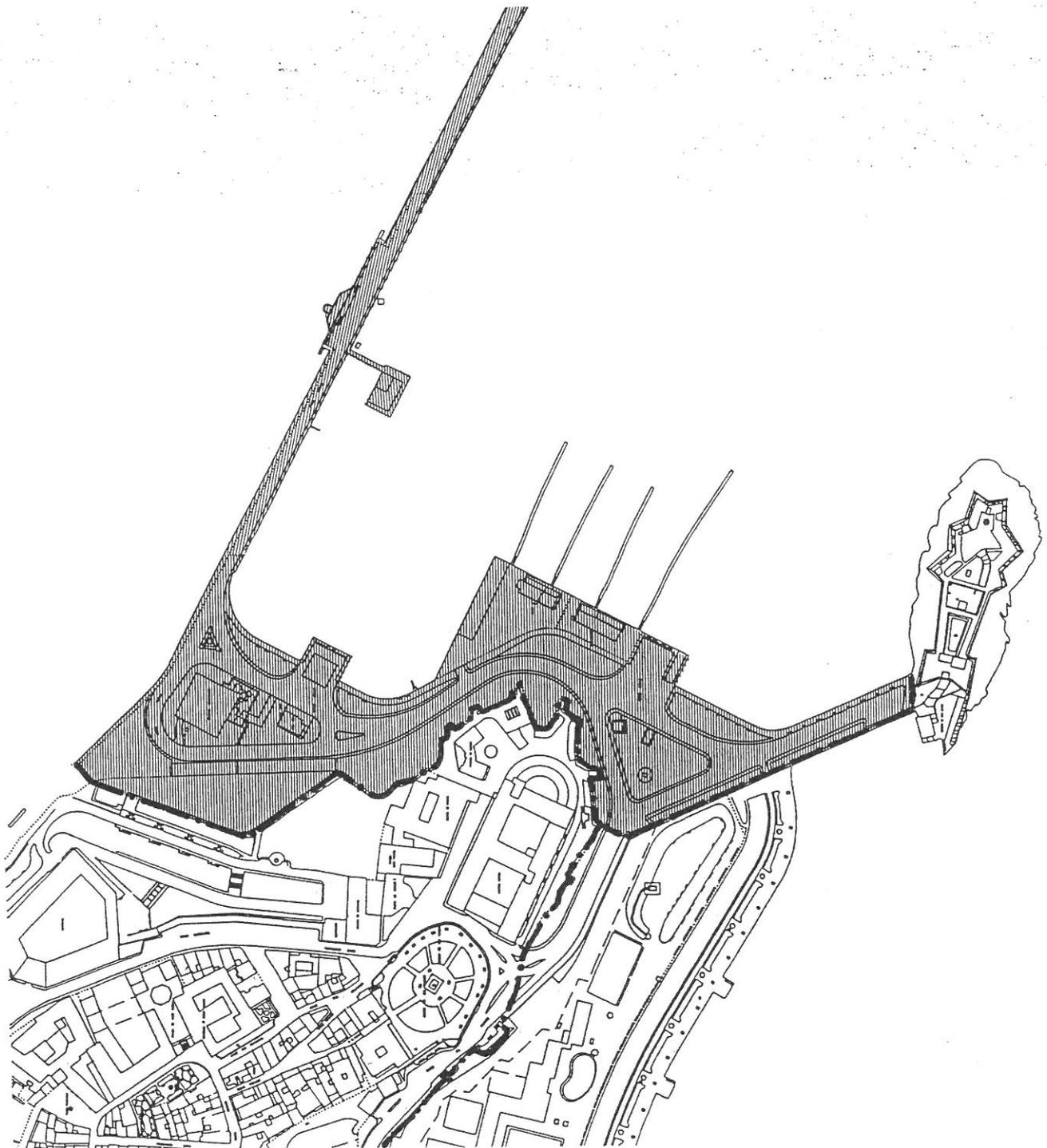
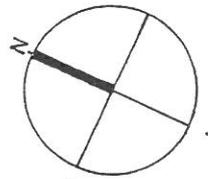
año construcción:	1.952
material:	formado por un núcleo y mantos de escollera en talud, y coronado por un espaldón de mampostería a la cota +11.48 m.
calado (m):	19 m

## 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.



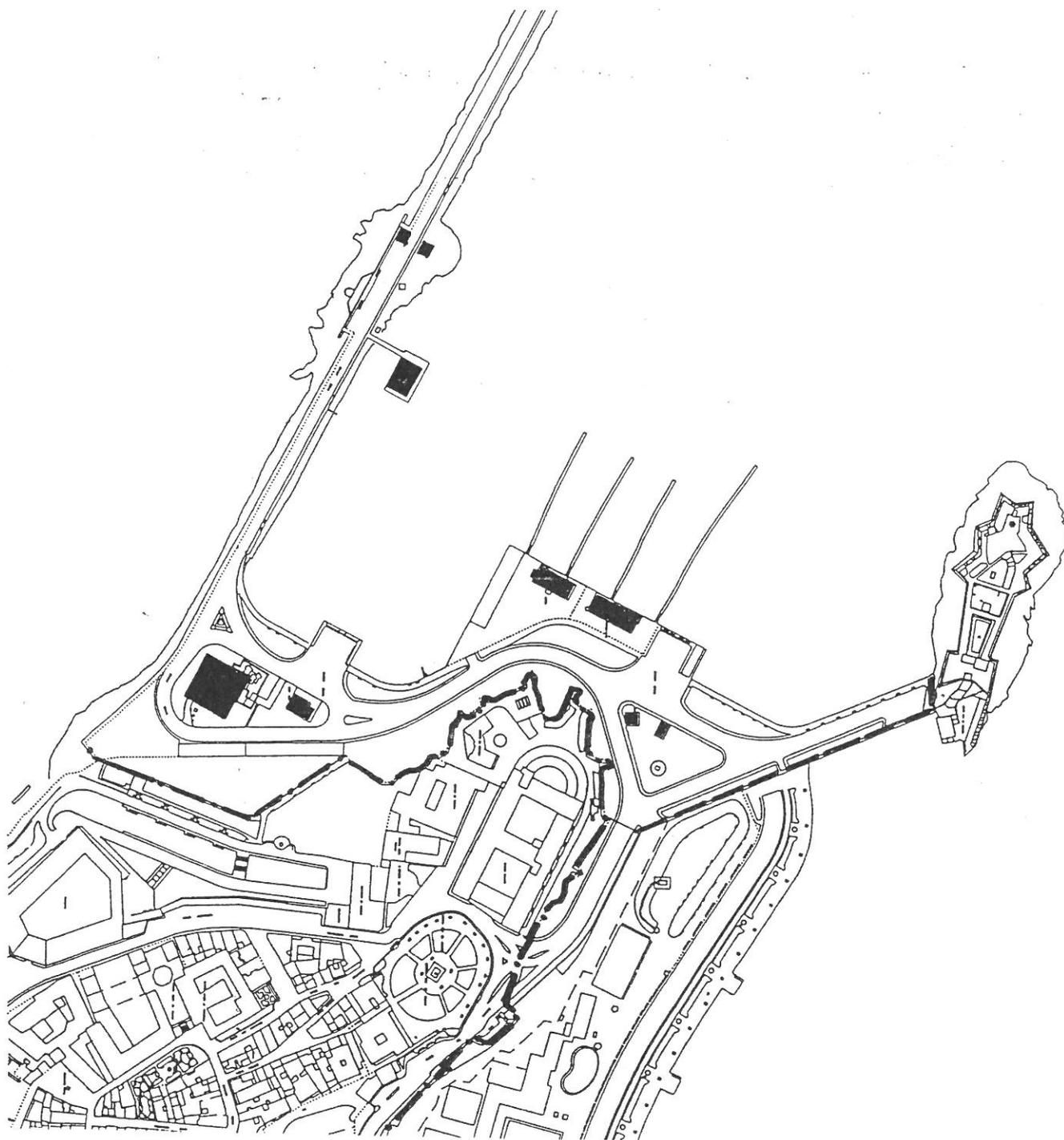
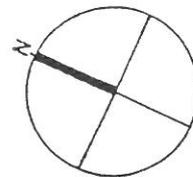
ESCALA 1 : 4000



AREA N° 1 - PUERTO DEPORTIVO

DELIMITACION DE AREA

1.1



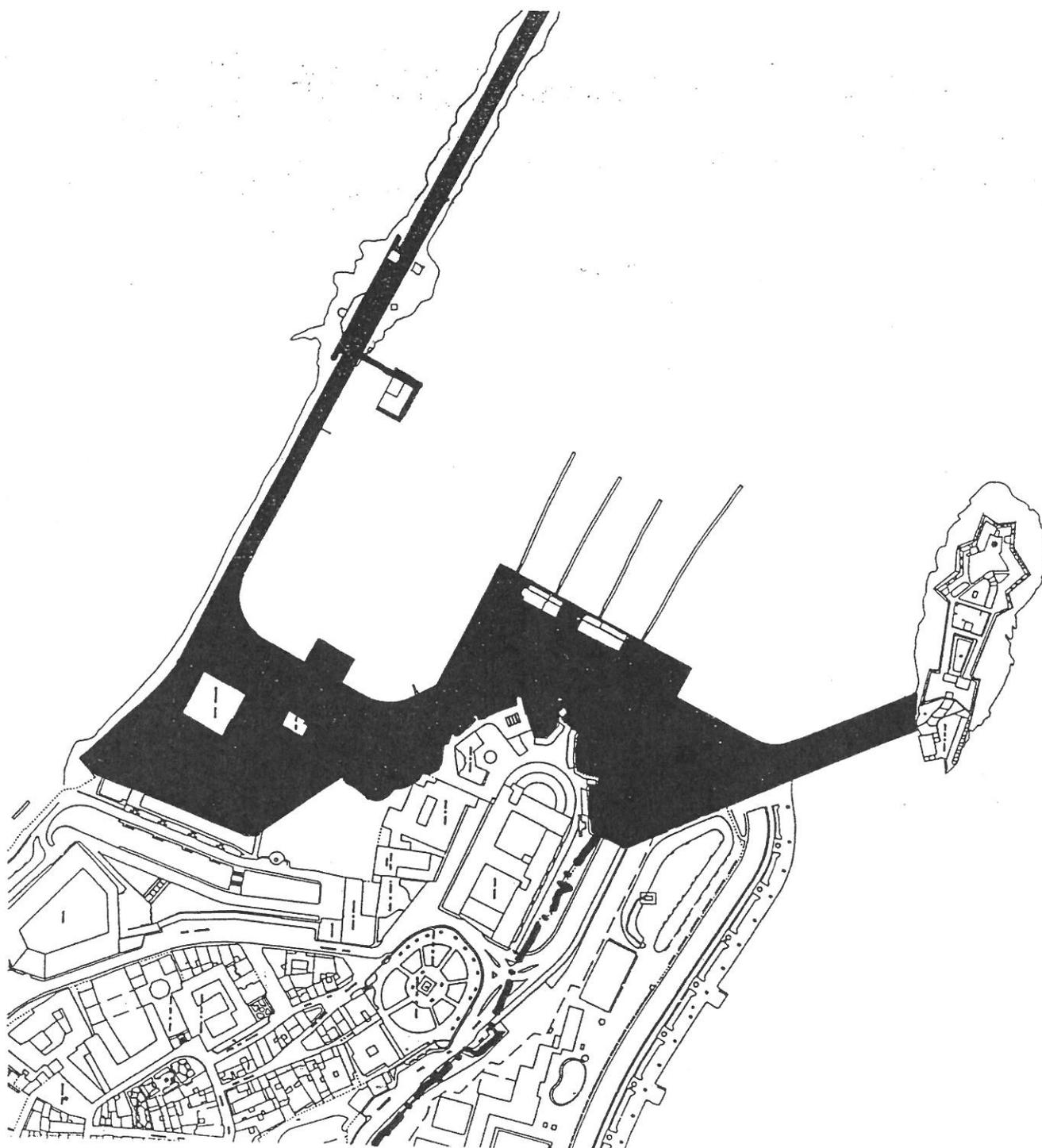
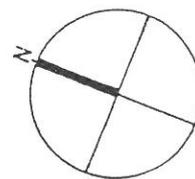
ESCALA 1 : 4000



AREA N° 1 - PUERTO DEPORTIVO

SUPERFICIE EDIFICADA

1.2



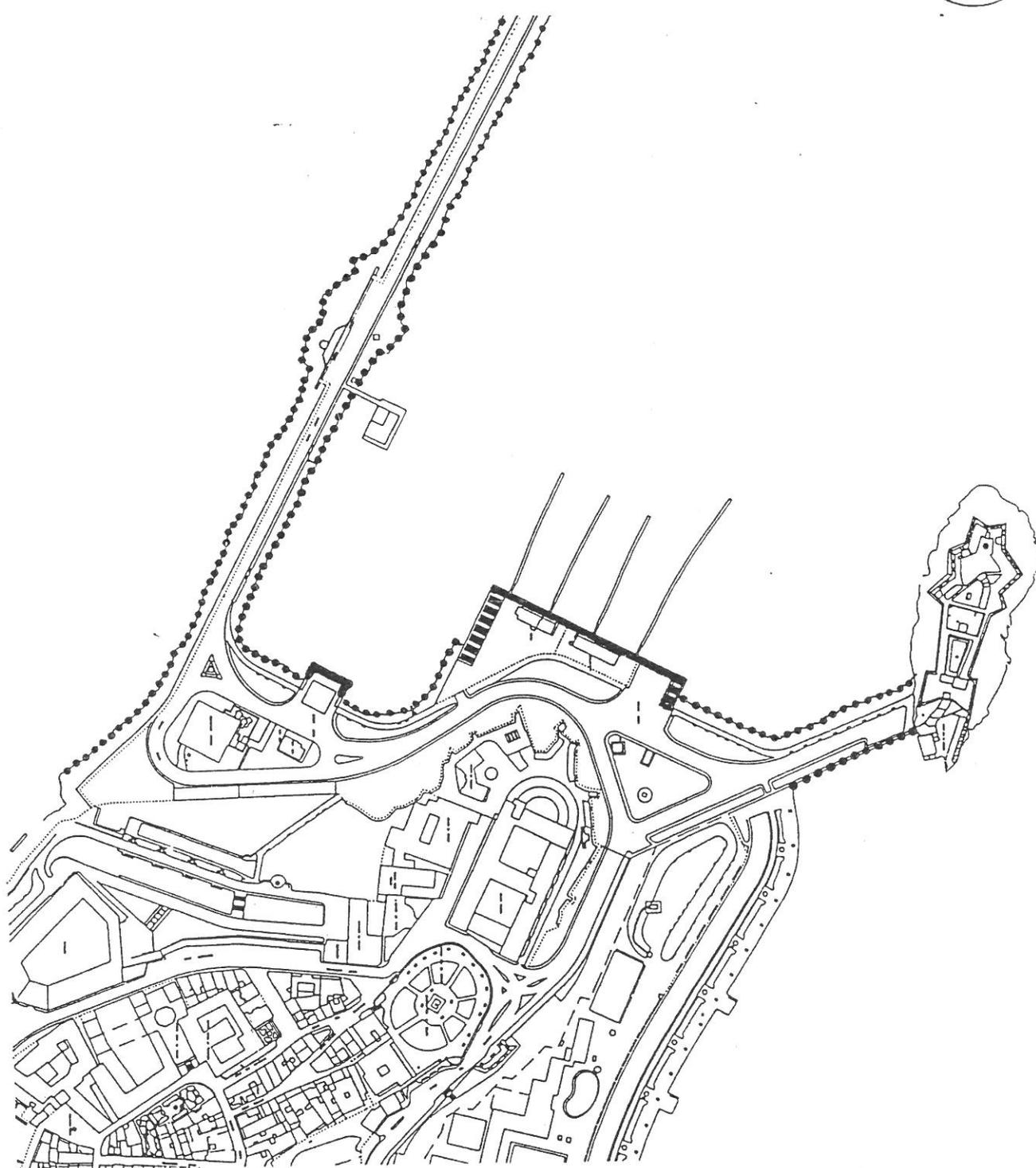
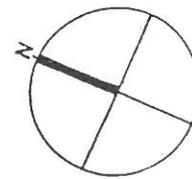
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

1.3



ESCALA 1 : 4000	<b>AREA N° 1 - PUERTO DEPORTIVO</b>	
<p>0 50 100m</p>	<b>TIPOLOGIA DE COSTA</b> — MUELLES ●●● MUROS Y OBRAS DEFENSA ■■■ RAMPAS Y VARADEROS	<b>1.4</b>

## 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

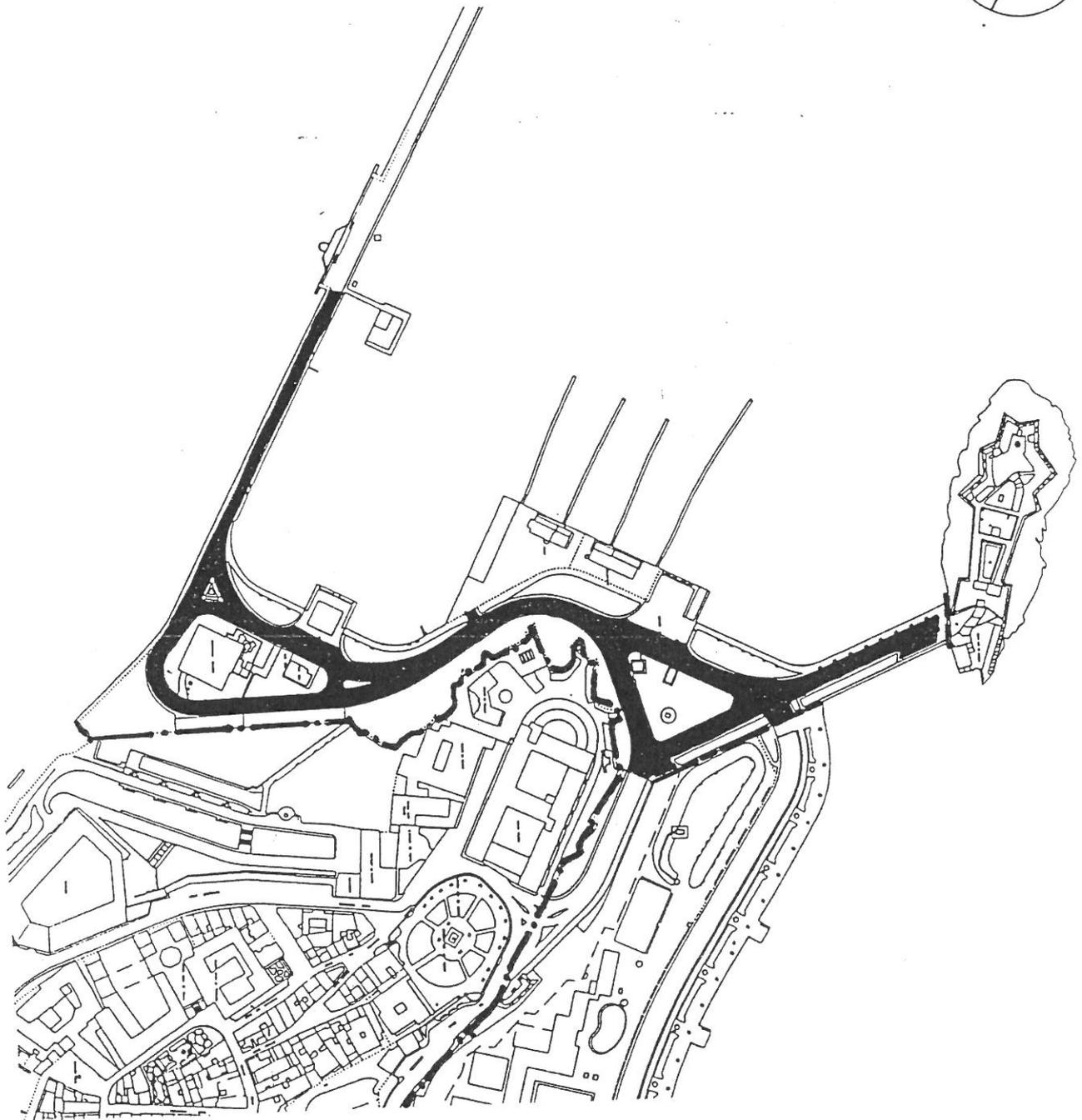
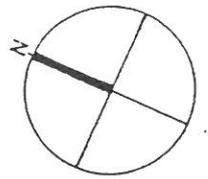
El área goza de una buena accesibilidad por vía marítima.

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 este 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



AREA N° 1 - PUERTO DEPORTIVO

RED VIARIA Y FERROVIARIA

1.5

#### 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> <i>(1.427 m<sup>2</sup> en agua)</i>	7,75%
Superficie desafectada 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.

La clasificación del suelo asignada a la presente área de estudio es la de Suelo Urbano, a excepción del Dique de Abrigo y los pantalanes 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.

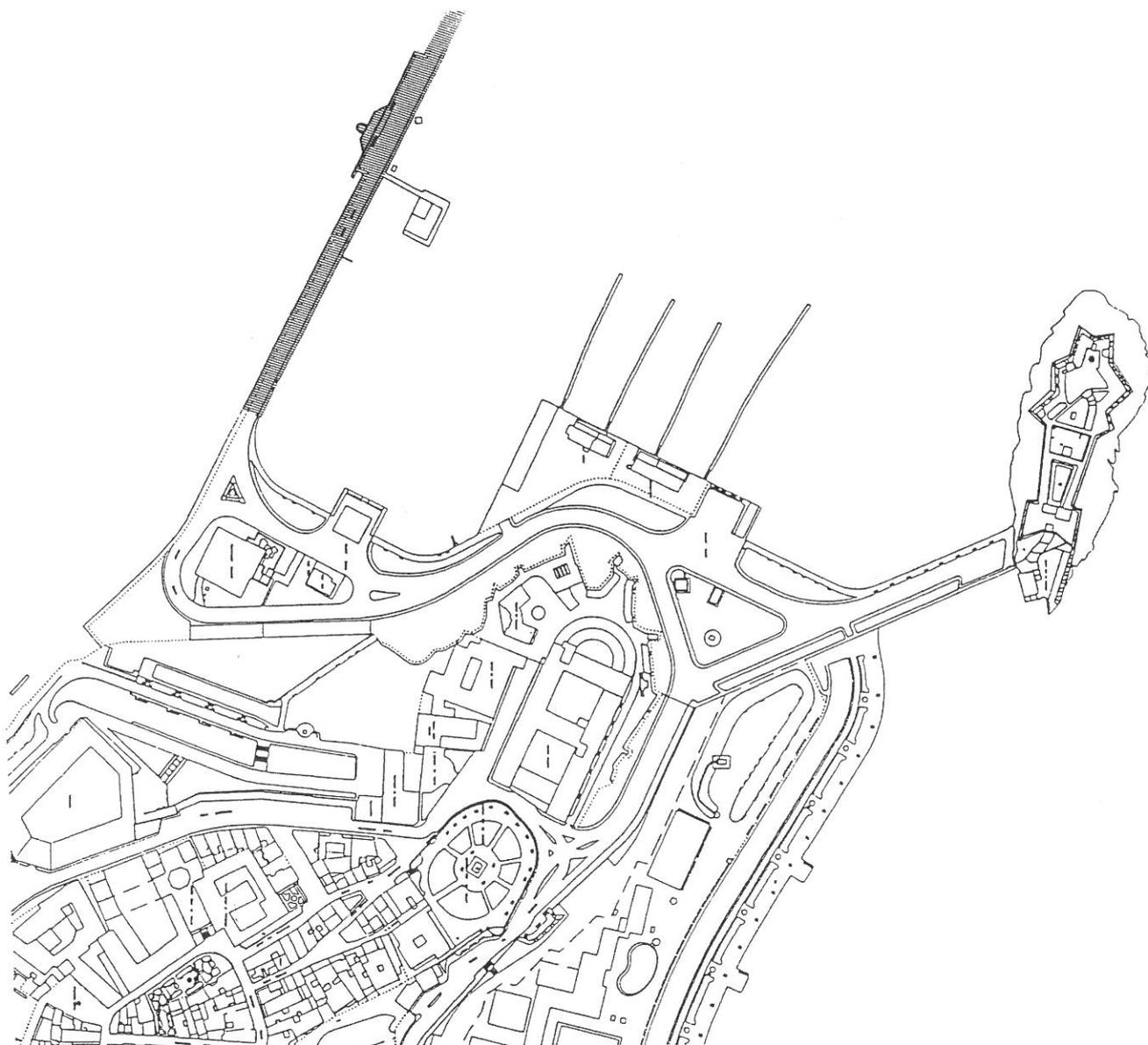
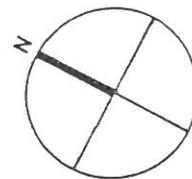
El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de calles y plazas. El entorno de los edificios del Real Club Náutico y Casino de La Coruña tiene un uso pormenorizado deportivo.

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.

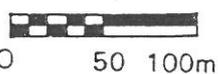
#### 4.4. Conclusiones

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.



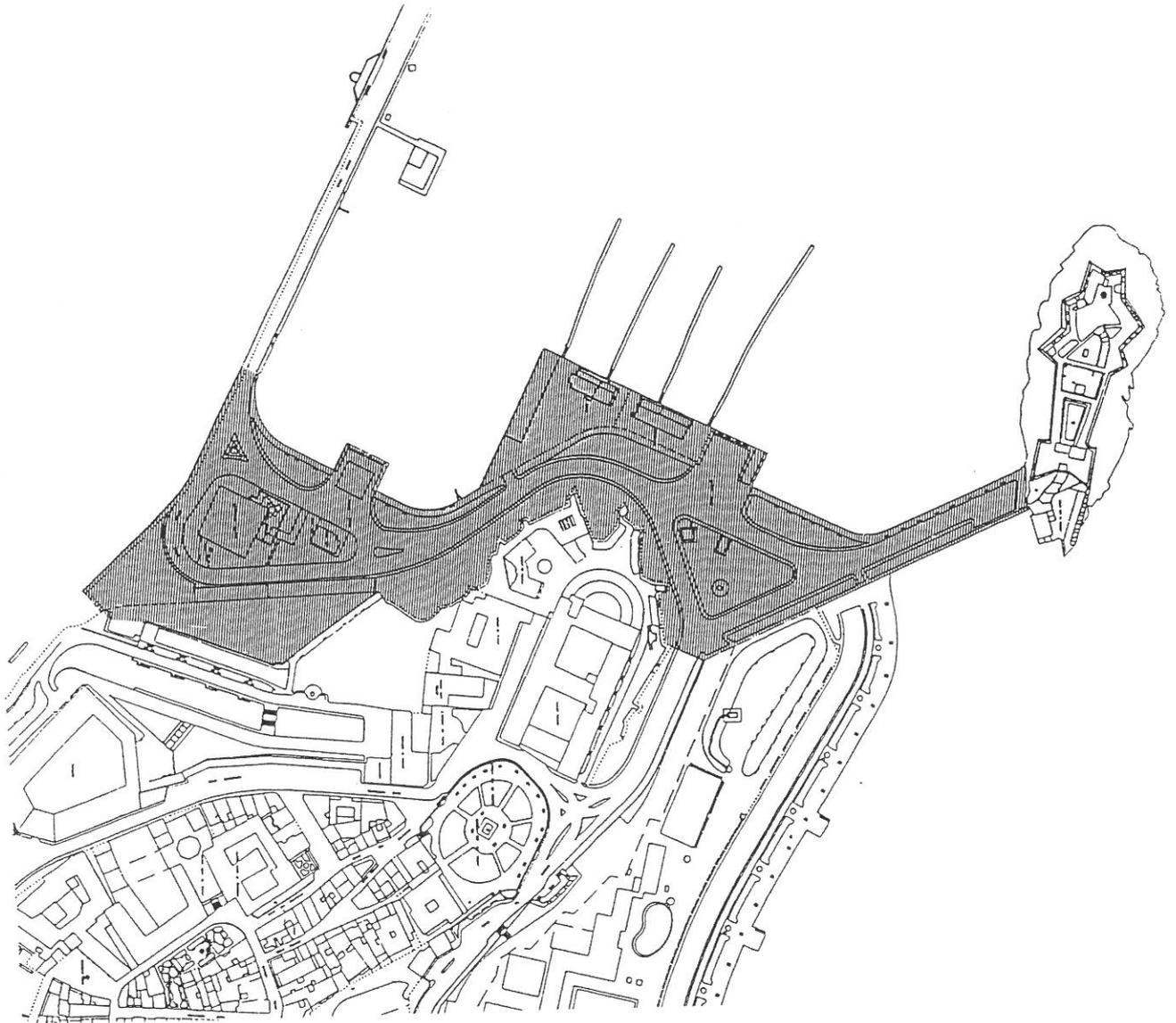
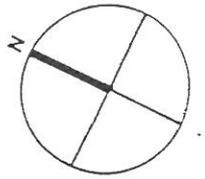
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

1.6



ESCALA 1 : 4000

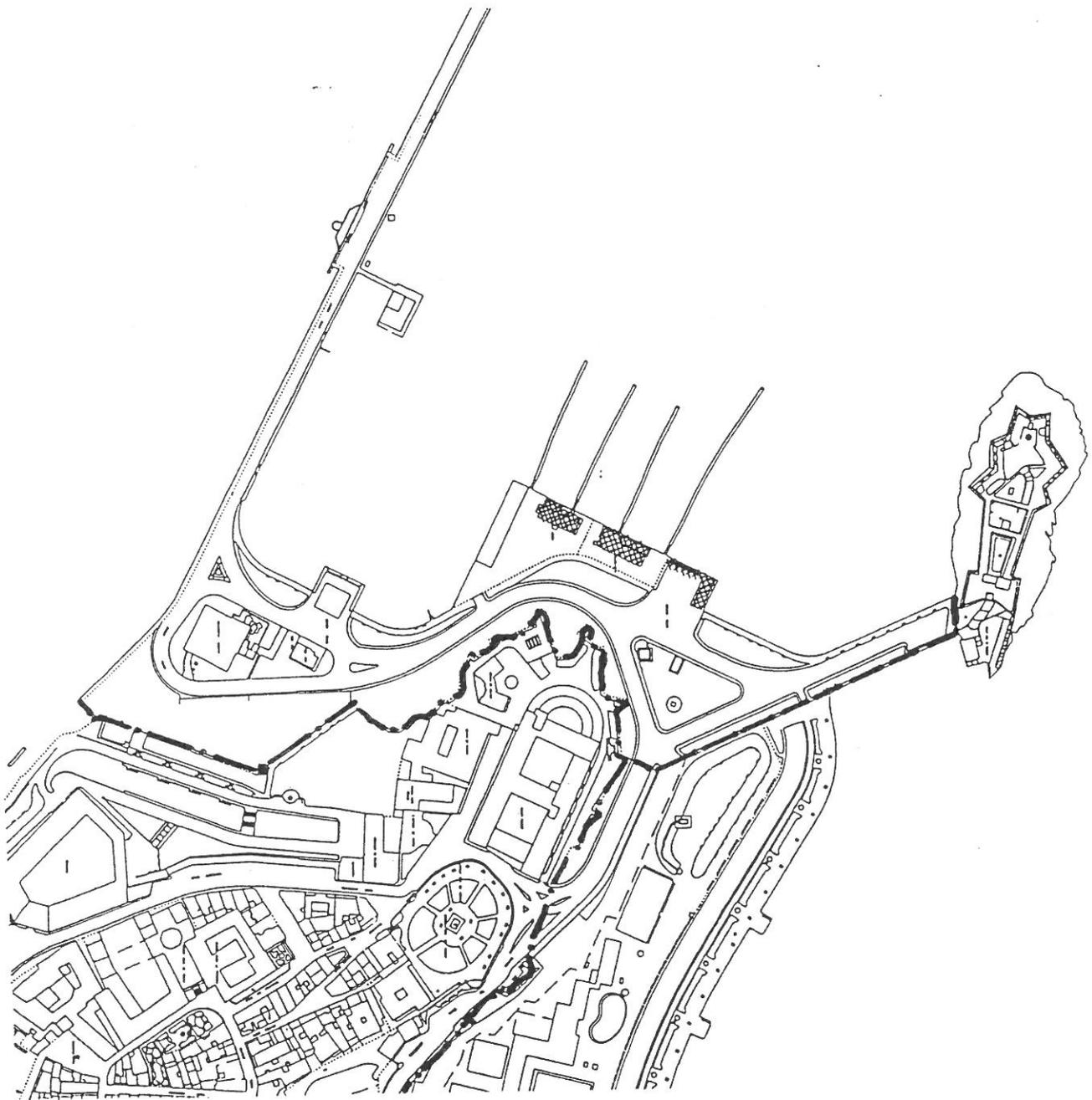
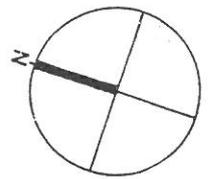


0 50 100m

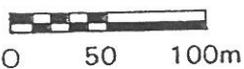
AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

SUELO ACTUACION CONJUNTA  
AUTORIDAD PORTUARIA - AYUNTAMIENTO

1.7



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

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

1.8

## 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 (En remodelación)	10.889 m <sup>2</sup> (5.870 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 Animas, 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.

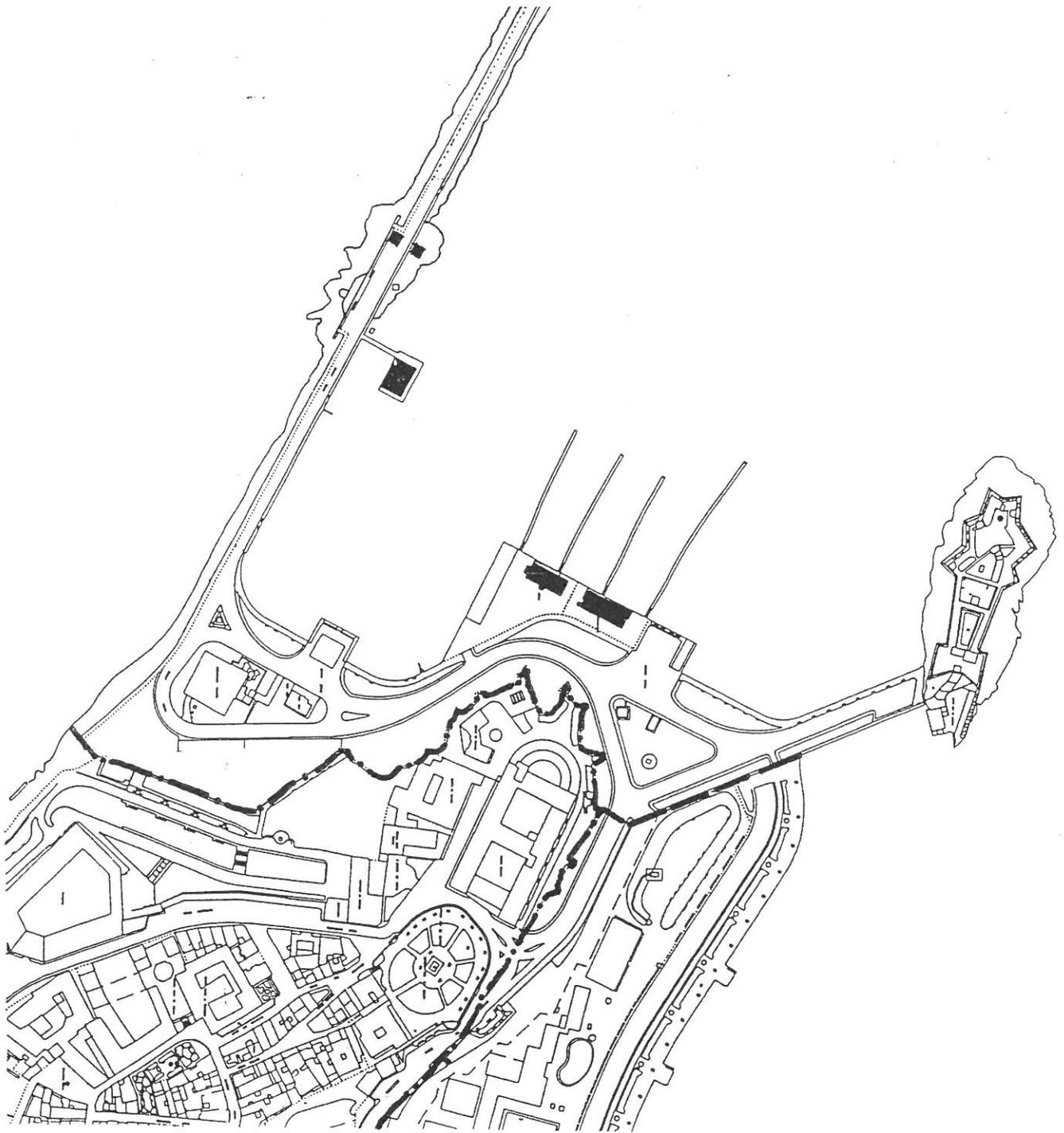
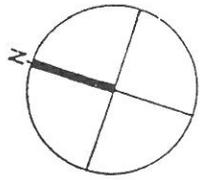
Finalmente, como piezas claves en la Historia y en la arquitectura de la ciudad, se

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.



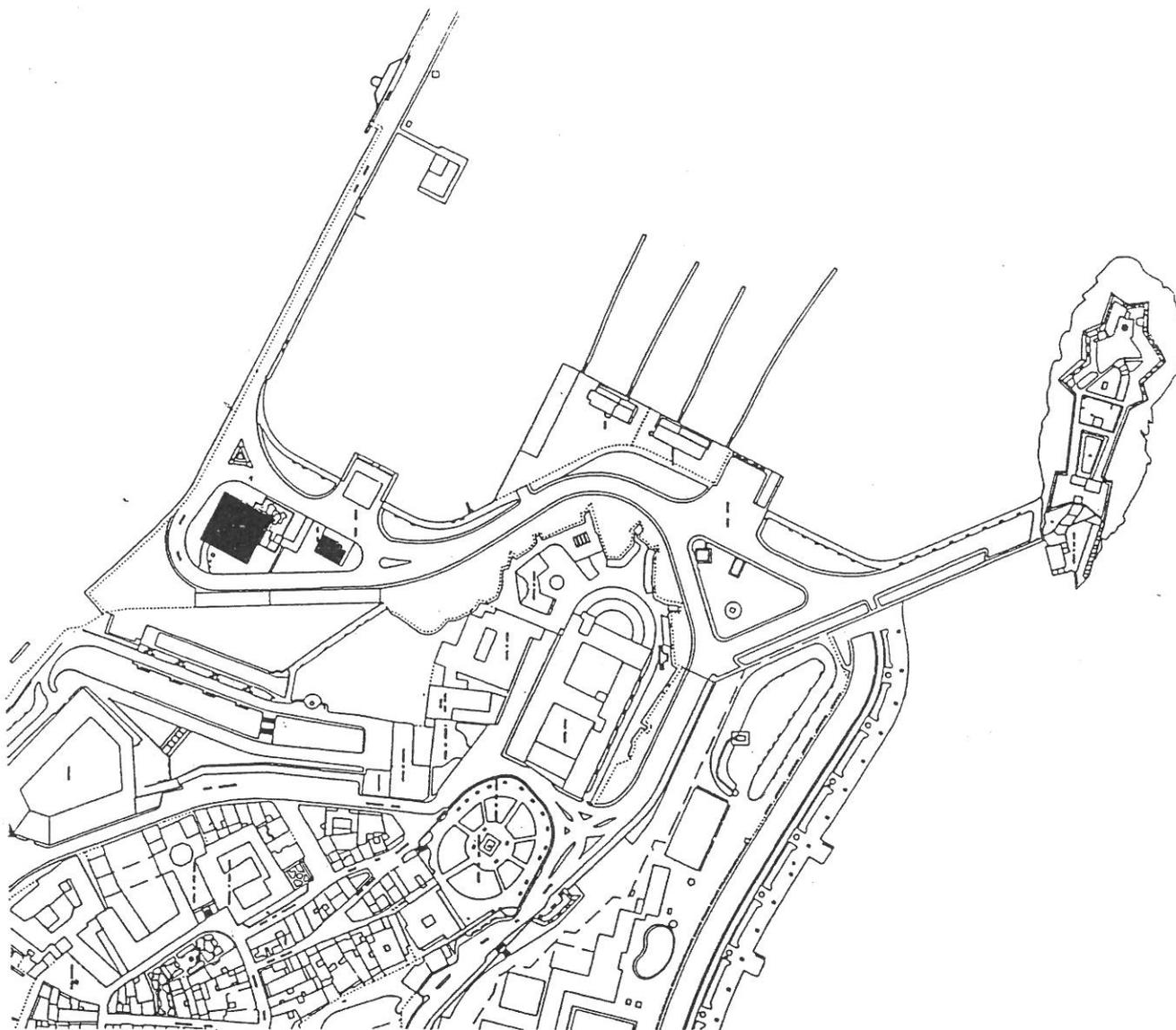
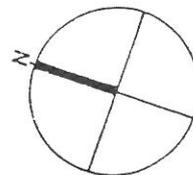
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 1 - PUERTO DEPORTIVO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES  
LIGADAS DIRECTAMENTE AL PUERTO

1.9



ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

**AREA N° 1 - PUERTO DEPORTIVO**

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
INDIRECTAMENTE AL PUERTO

**1.10**

## 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.

### 6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área

"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.

## 7. Conclusiones del análisis

El área está caracterizada por la existencia de instalaciones náutico-deportivas, algunos equipamientos y el dique de protección del puerto.

Su situación, en las proximidades del casco antiguo, conformando una de las zonas de paseo más frecuentadas de La Coruña, imposibilita su dedicación a usos portuario comerciales.

## AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

### 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

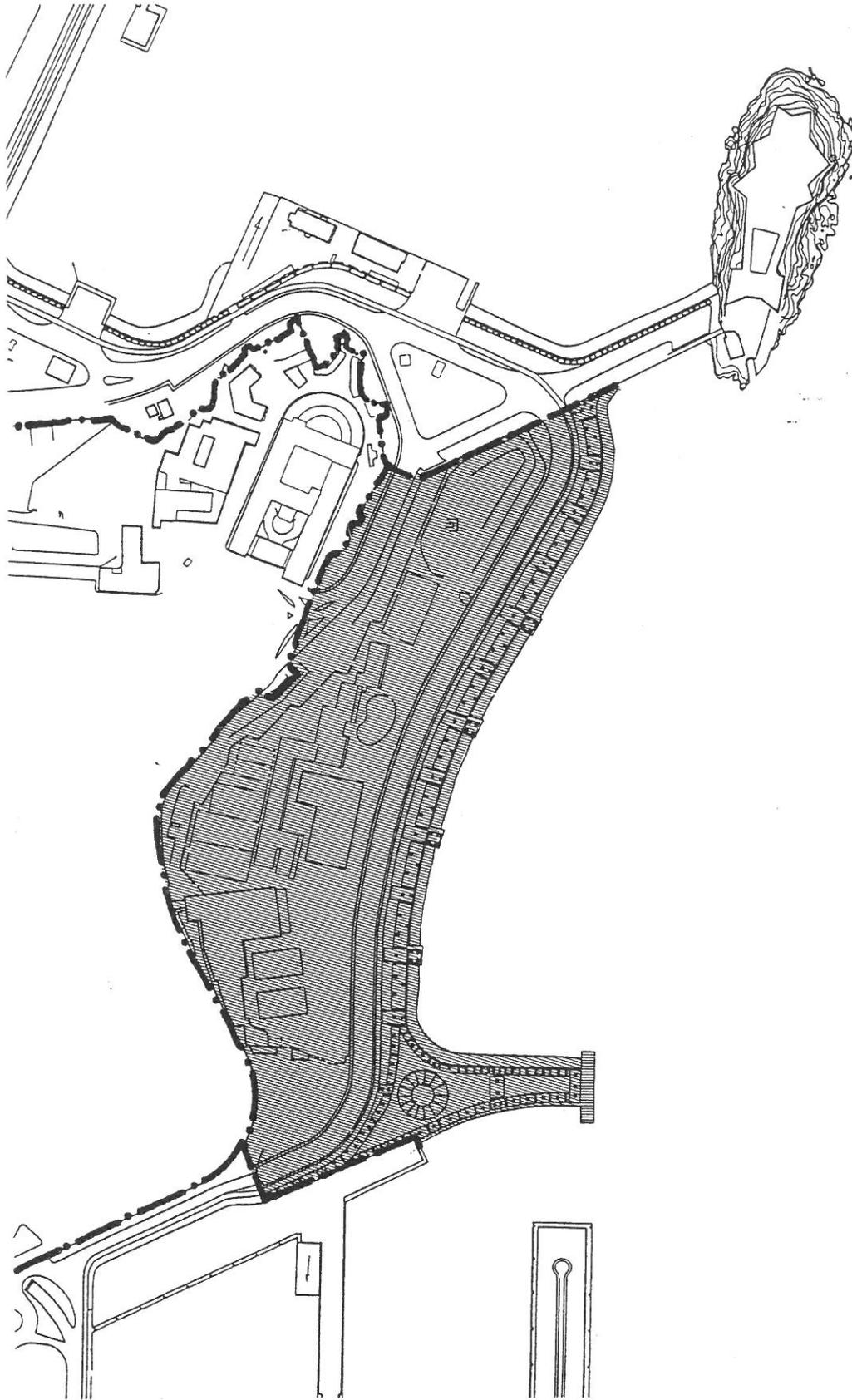
No existen en la zona construcciones de borde marítimo dedicadas a actividades puramente portuarias.

### 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.



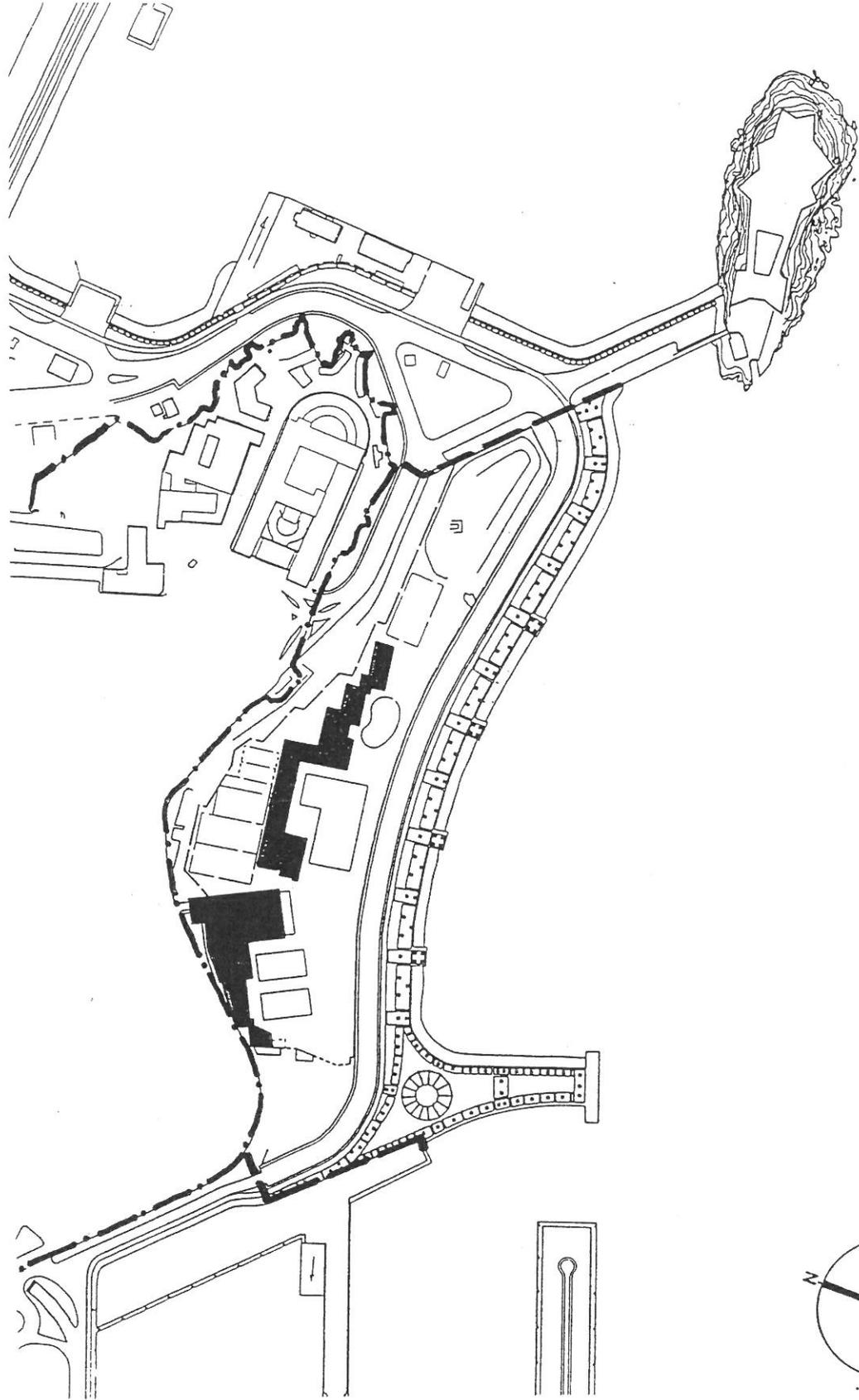
ESCALA 1 : 4000



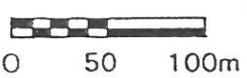
AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

DELIMITACION DE AREA

2.1



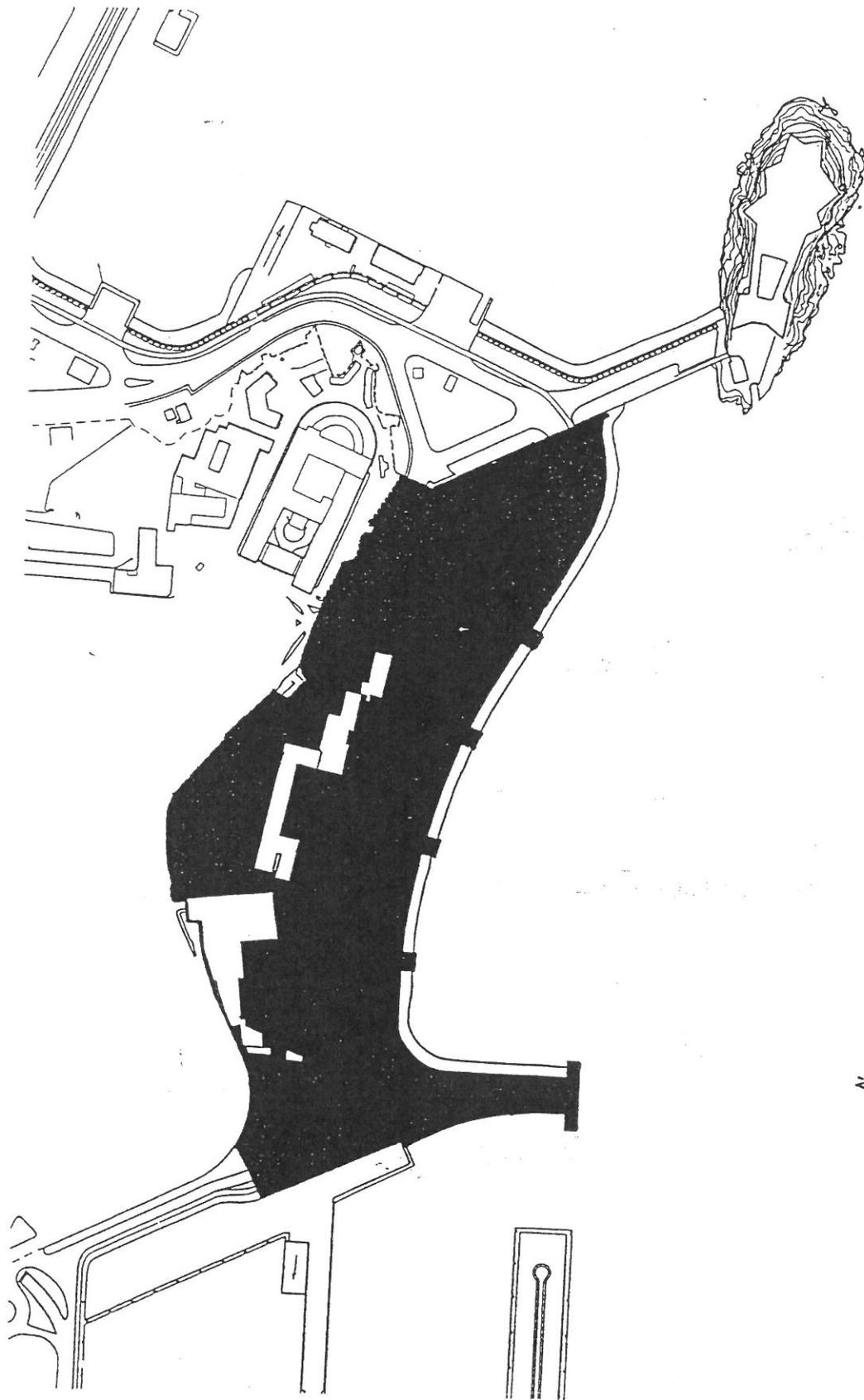
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

SUPERFICIE EDIFICADA

2.2



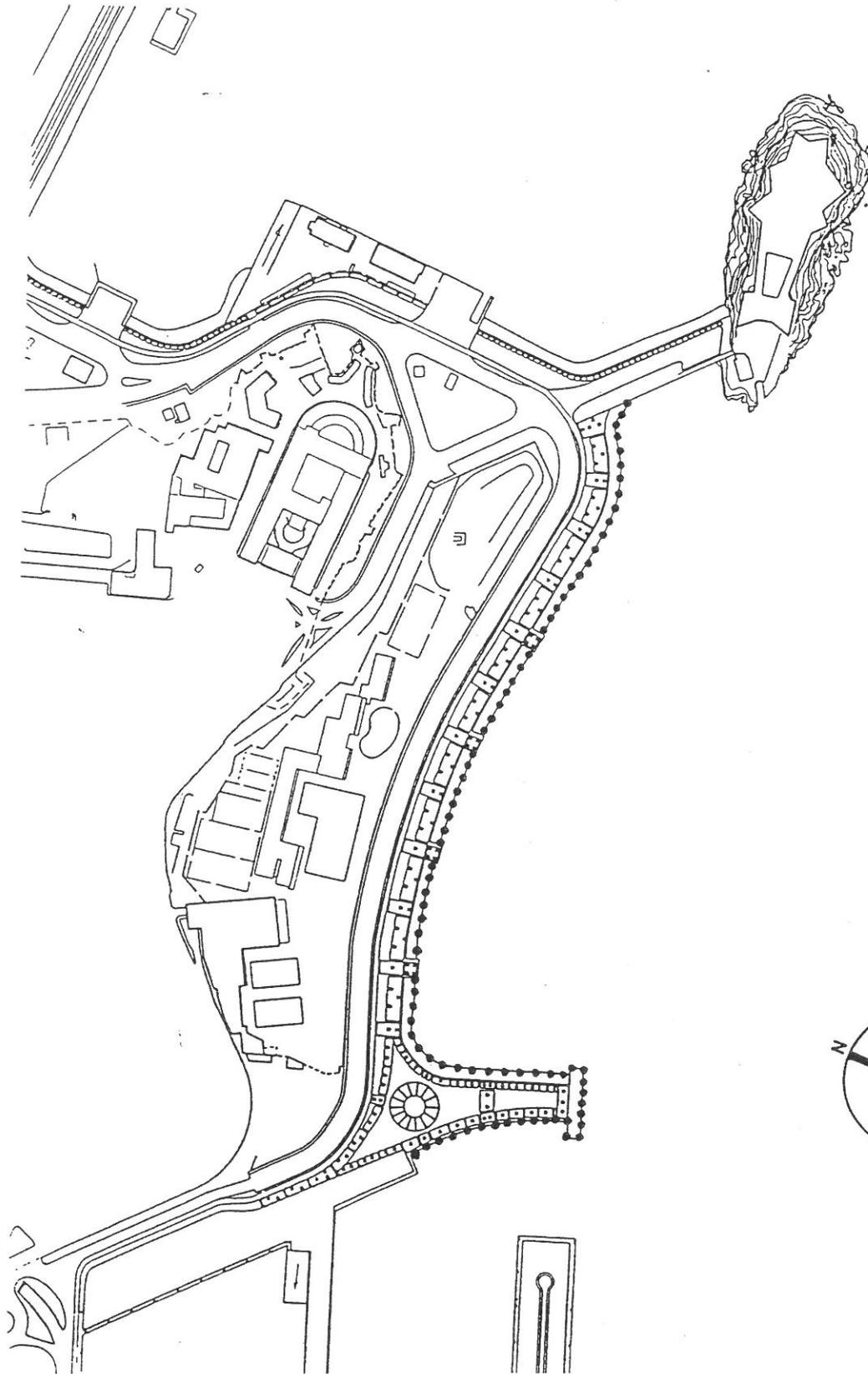
ESCALA 1 : 4000



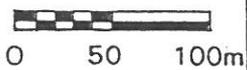
AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

2.3



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

TIPOLOGIA DE COSTA

●●● MUROS Y OBRAS DEFENSA

2.4

## 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 un carril por 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

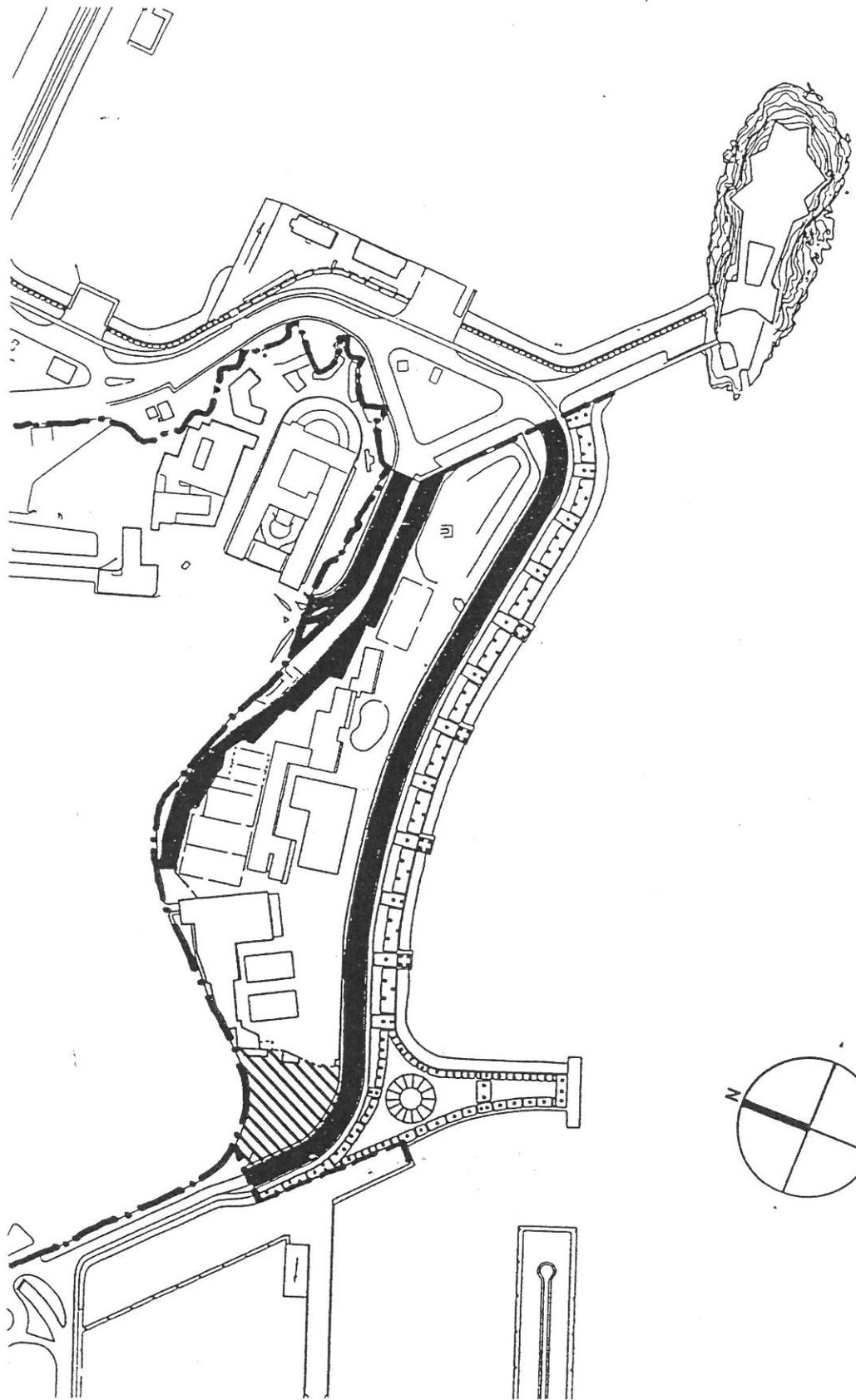
El área disfruta de una buena accesibilidad viaria, tanto peatonal como rodada, desde la ciudad.

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.

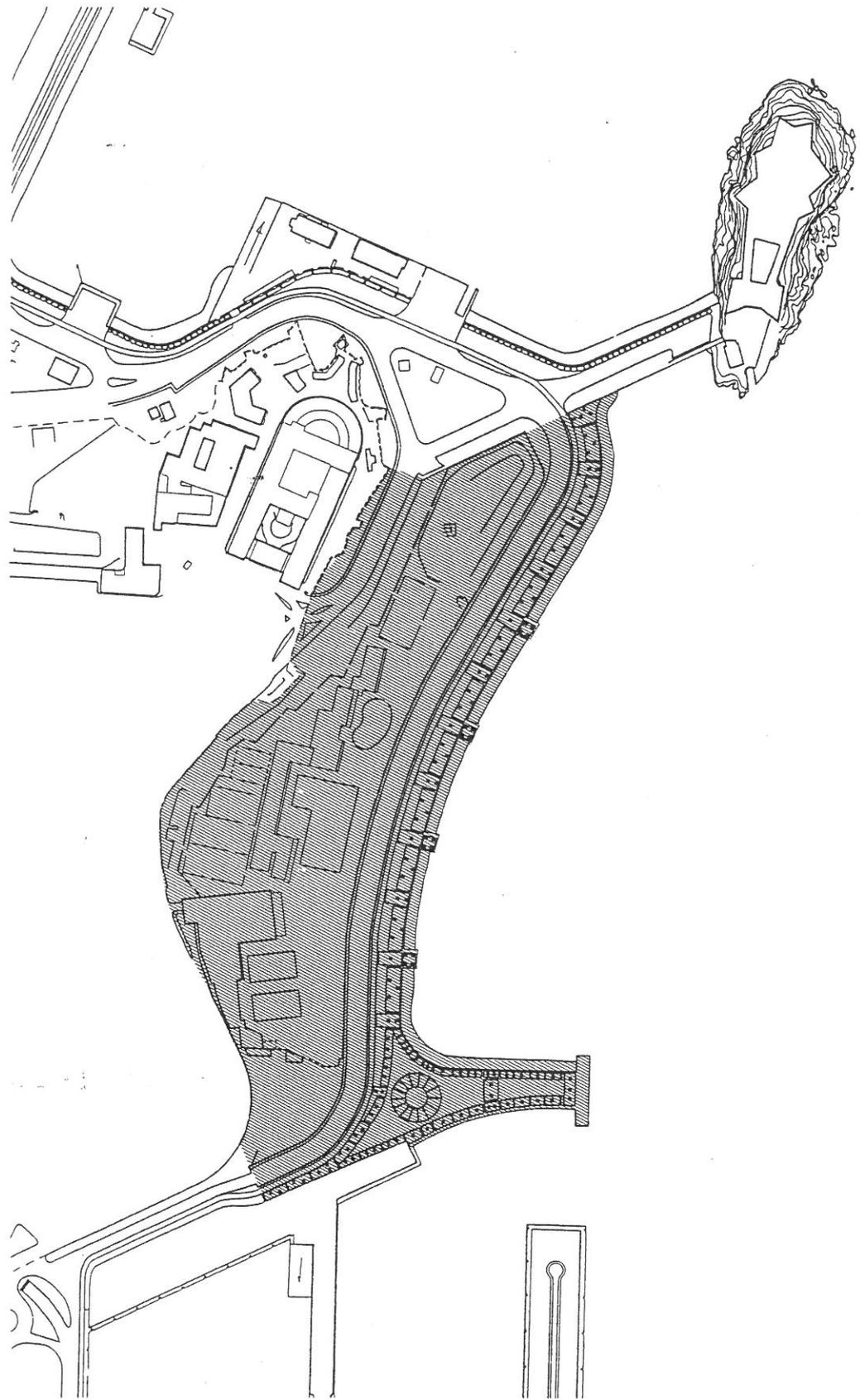
El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de calles y plazas. Las pistas e instalaciones situadas junto al Hotel Finisterre cuentan con uso pormenorizado deportivo.

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.



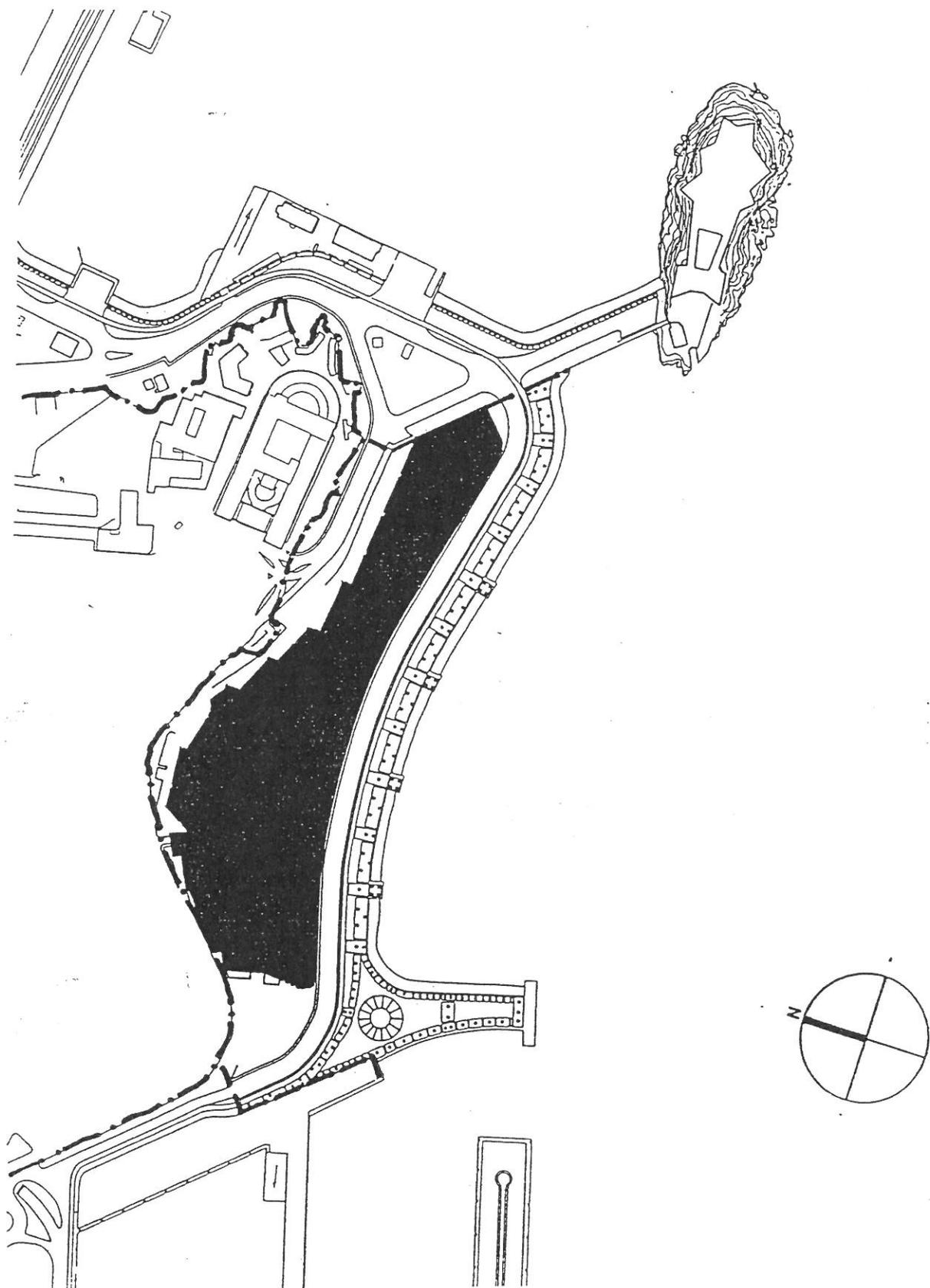
ESCALA 1 : 4000



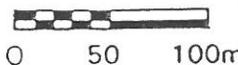
AREA Nº 2 - PASEO MARITIMO

SUELO ACTUACION CONJUNTA  
AUTORIDAD PORTUARIA - AYUNTAMIENTO

2.6



ESCALA 1 : 4000



**AREA N° 2 - PASEO MARITIMO**

CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL  
1° 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 m2	17,26%
Estacionamiento	2.390 m2	4,40%
Jardines	1.036 m2	1,90%
Paseos y áreas peatonales	13.325 m2	24,56%
Espacios libres anejos al viario	900 m2	1,66%
Equipamiento	27.249 m2	50,22%
<i>Superficie total</i>	<i>54.252 m2</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.

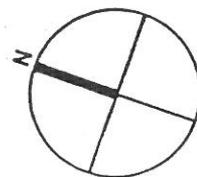
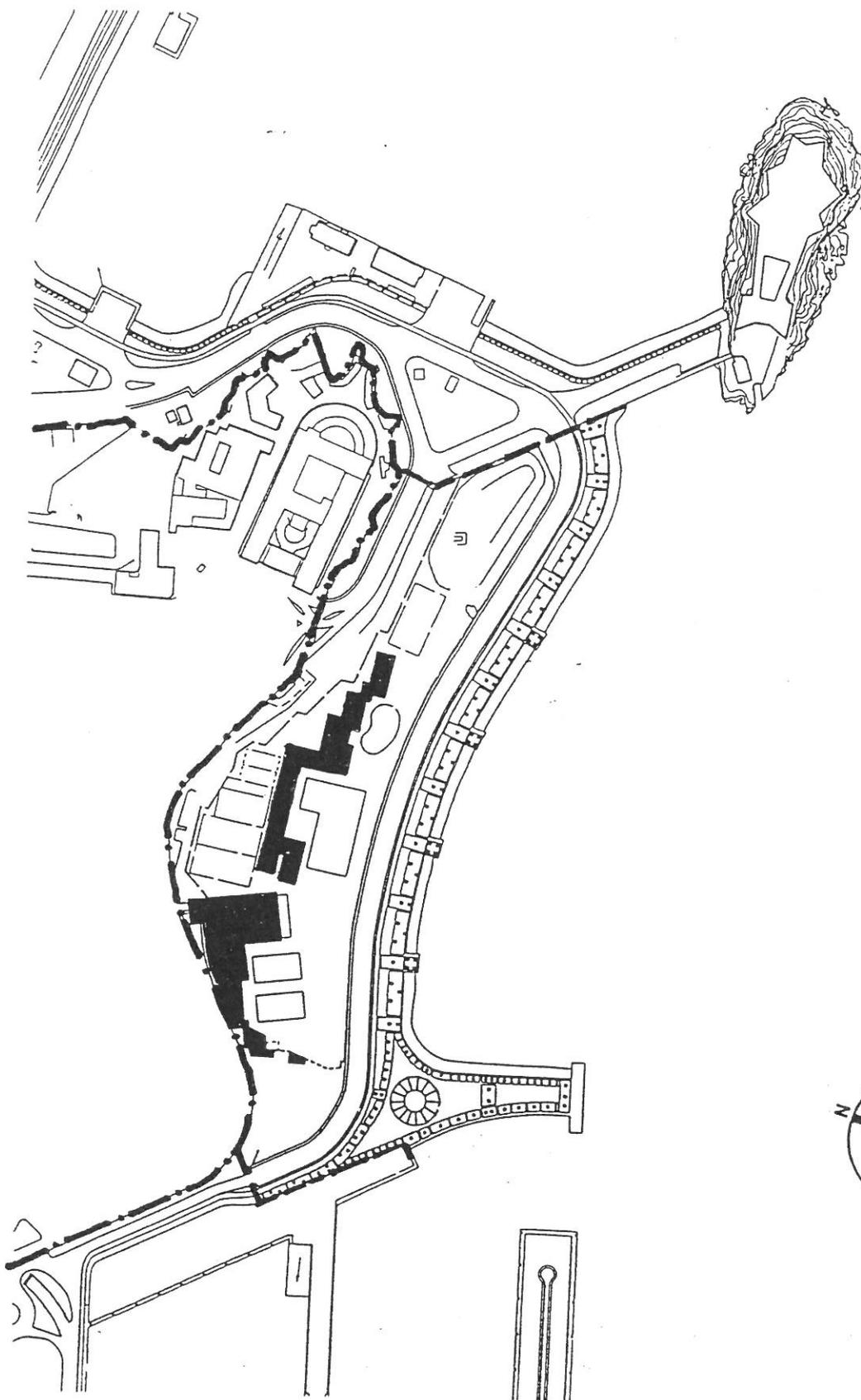
No existe ninguna construcción catalogada en este área.

### 5.4. Conclusiones

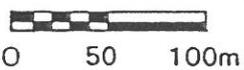
La presencia del Paseo Marítimo como elemento articulador y vertebrador caracteriza la zona, y constituye un óptimo ejemplo de solución del borde de unión entre puerto y ciudad.

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  
O EQUIPAMIENTO

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.

### **6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área**

No se han encontrado.

## **7. Conclusiones del análisis**

El área está dedicada mayoritariamente a usos recreativos ciudadanos y el borde del mar configurado como paseo marítimo, sin que existen instalaciones de tipo estrictamente portuario.

## AREA N° 3 - DARSENA DE LA MARINA / MUELLE DE TRANSATLANTICOS

### 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 Mariña

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

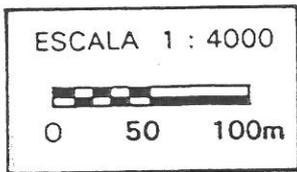
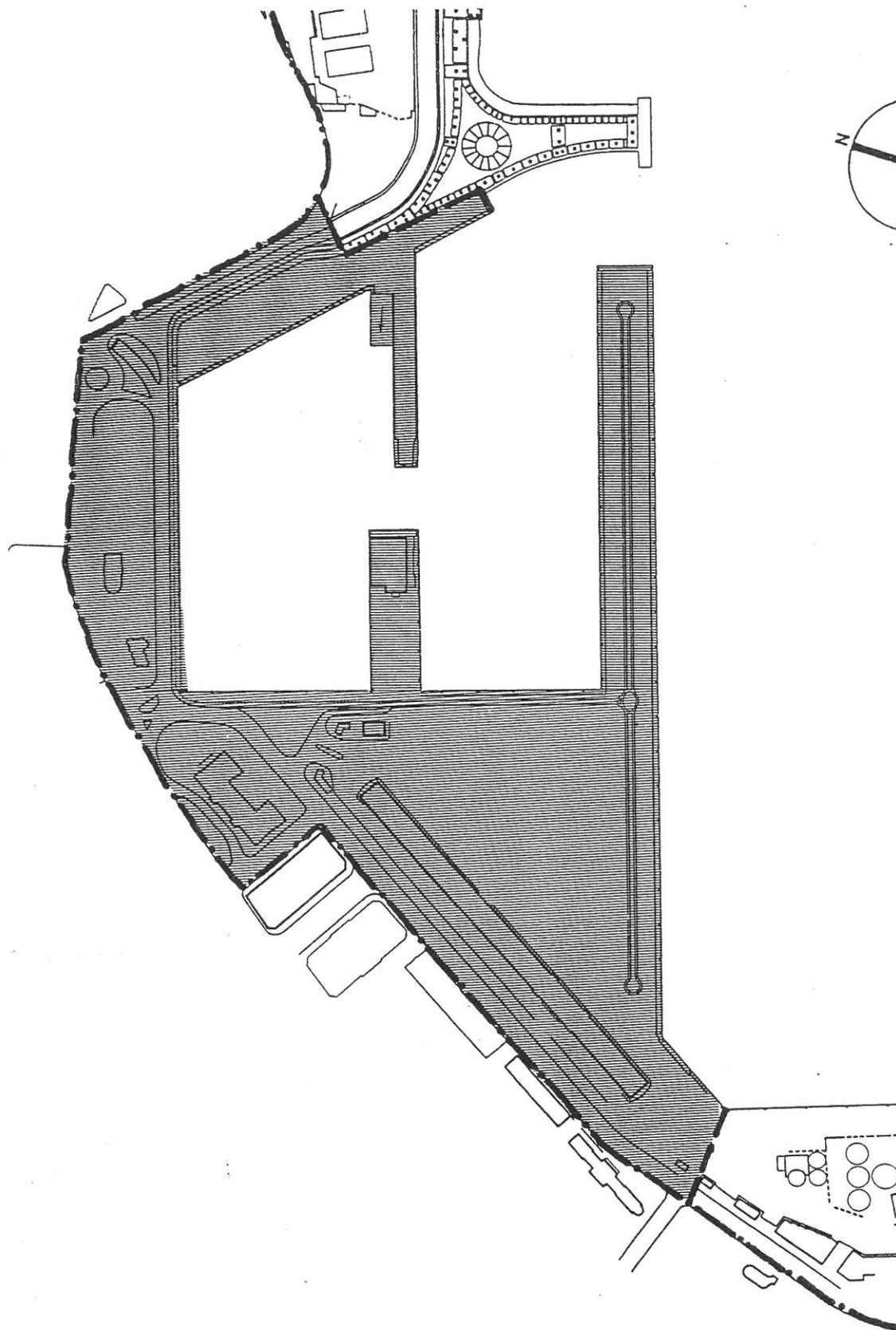
### Muelle de Transatlánticos

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.

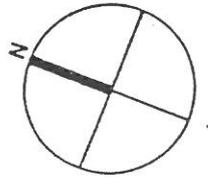
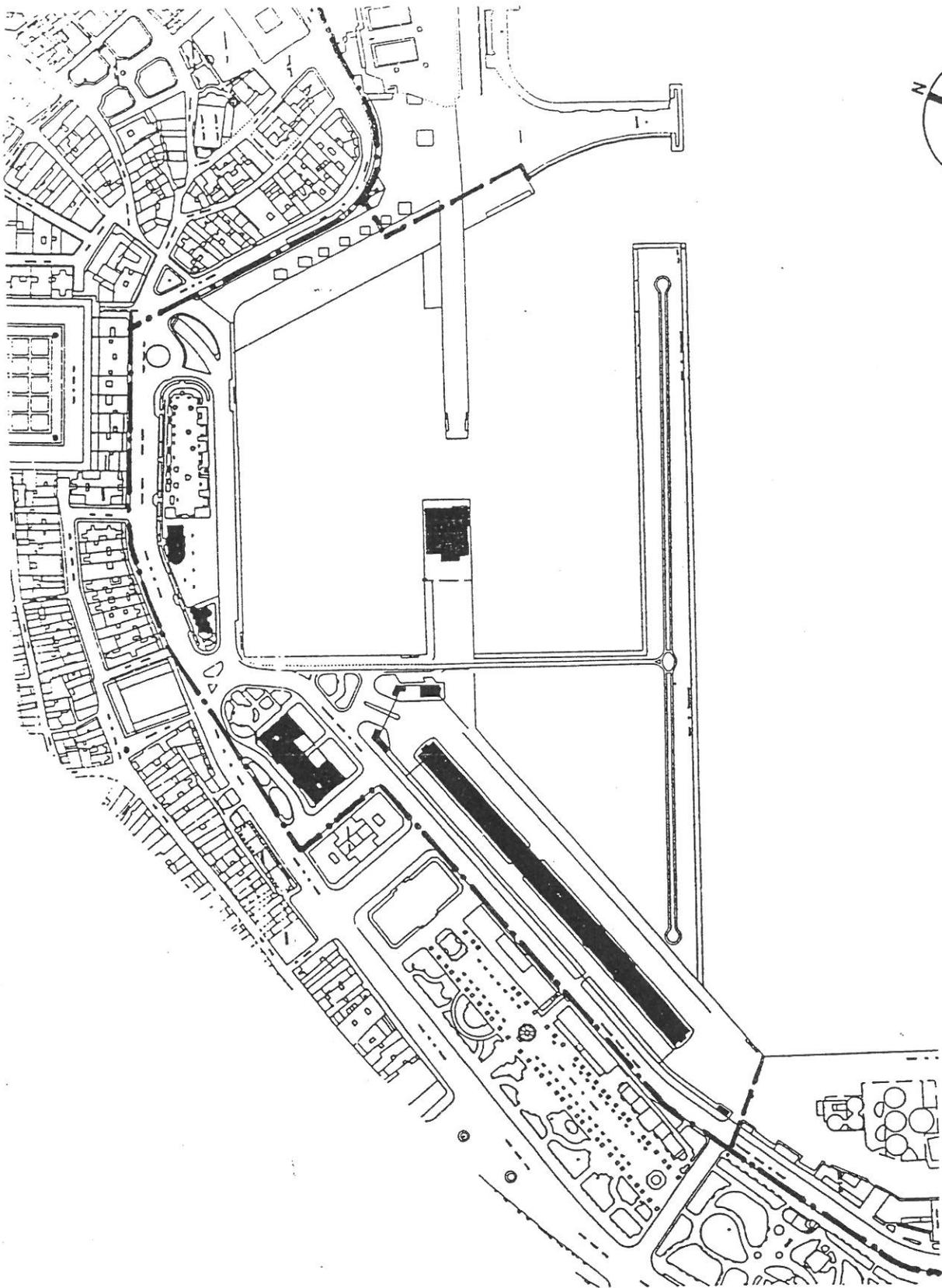
Los días en que no existe tráfico portuario, las plataformas del área están libres y son utilizadas por los ciudadanos para actividades de ocio o deportivas espontáneas. Especialmente usado es el carril de bicicletas en el Muelle de Transatlánticos.



AREA N° 3 - DARSENA DE LA MARINA

DELIMITACION DE AREA

3.1



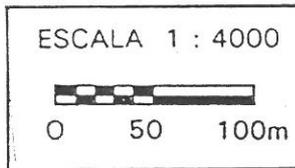
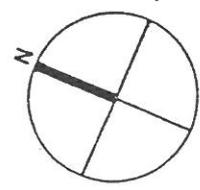
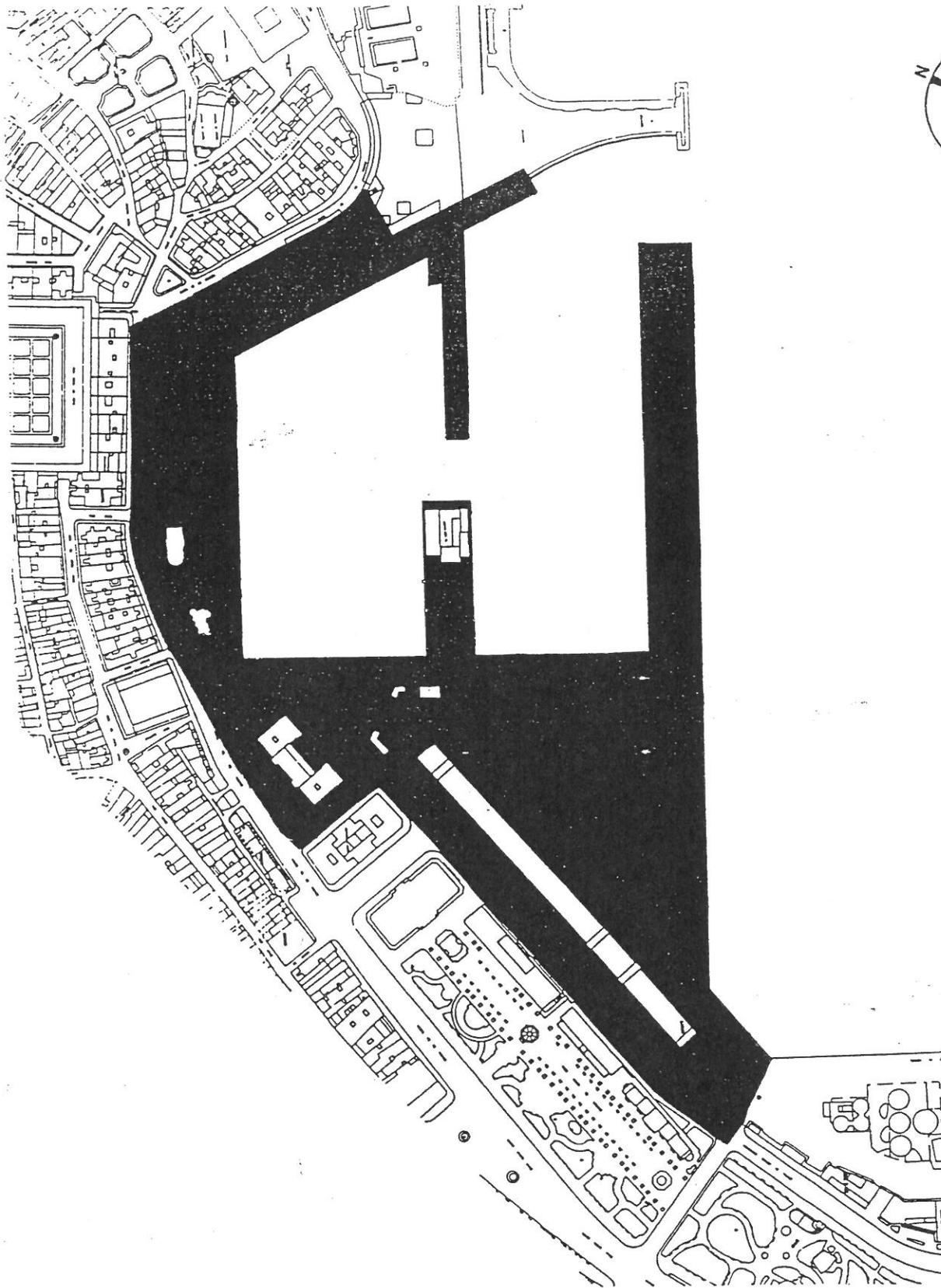
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUPERFICIE EDIFICADA

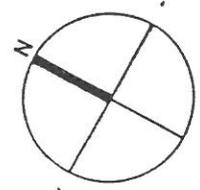
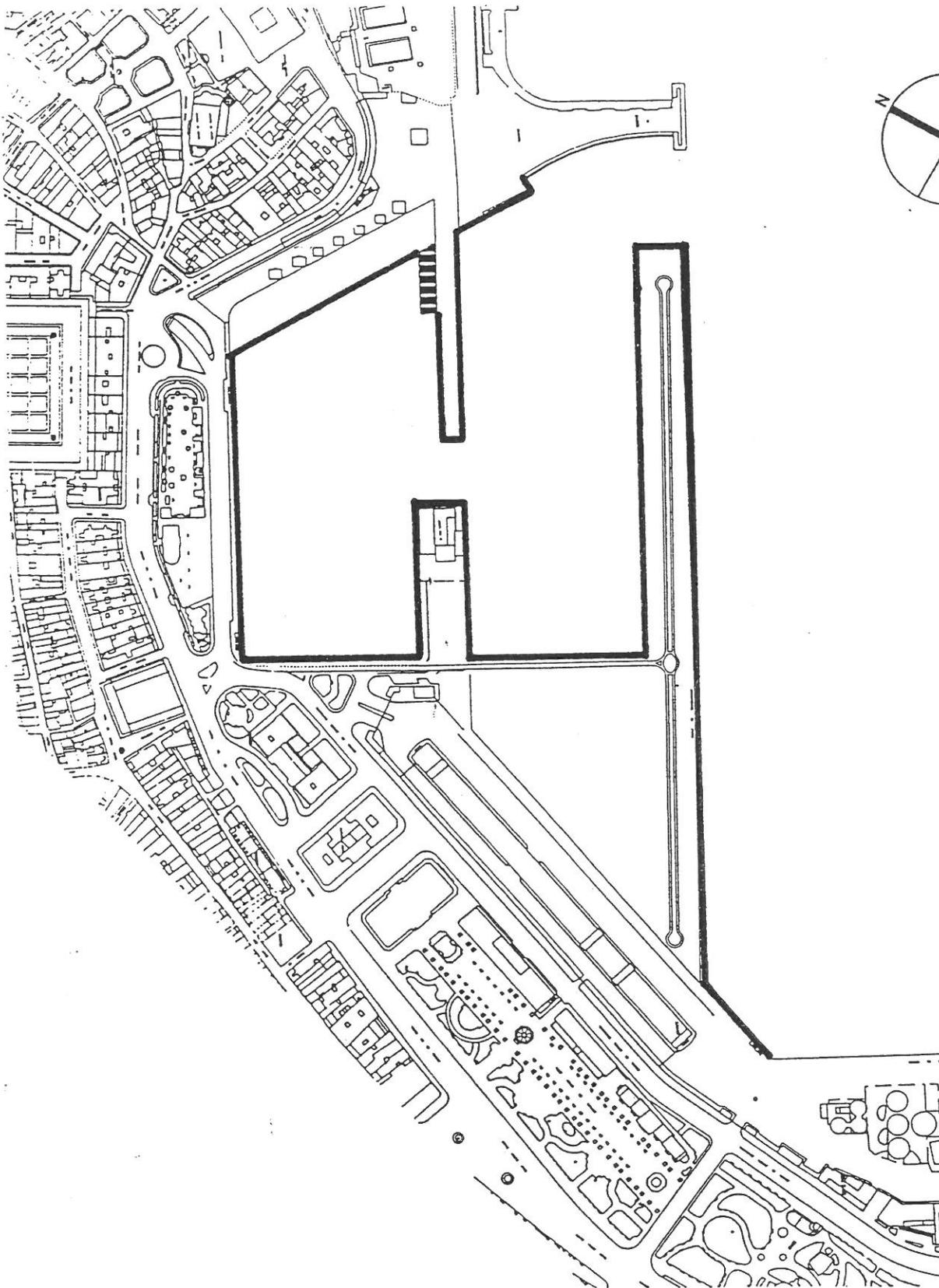
3.2



AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

3.3



<p>ESCALA 1 : 4000</p>	<p>AREA N° 3 - DARSENA DE LA MARINA</p>	
<p>0 50 100m</p>	<p>TIPOLOGIA DE COSTA</p>	<p>  MUELLES   RAMPAS Y VARADEROS         </p>
		<p>3.4</p>

## 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.

### EVOLUCION DEL N° DE BARCOS FONDEADOS EN LA DARSENA 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:

### EVOLUCION DEL N° DE PASAJEROS DESEMBARCADOS EN EL MUELLE DE TRANSATLANTICOS (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.

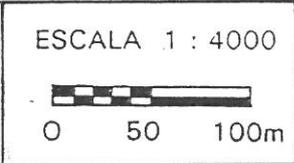
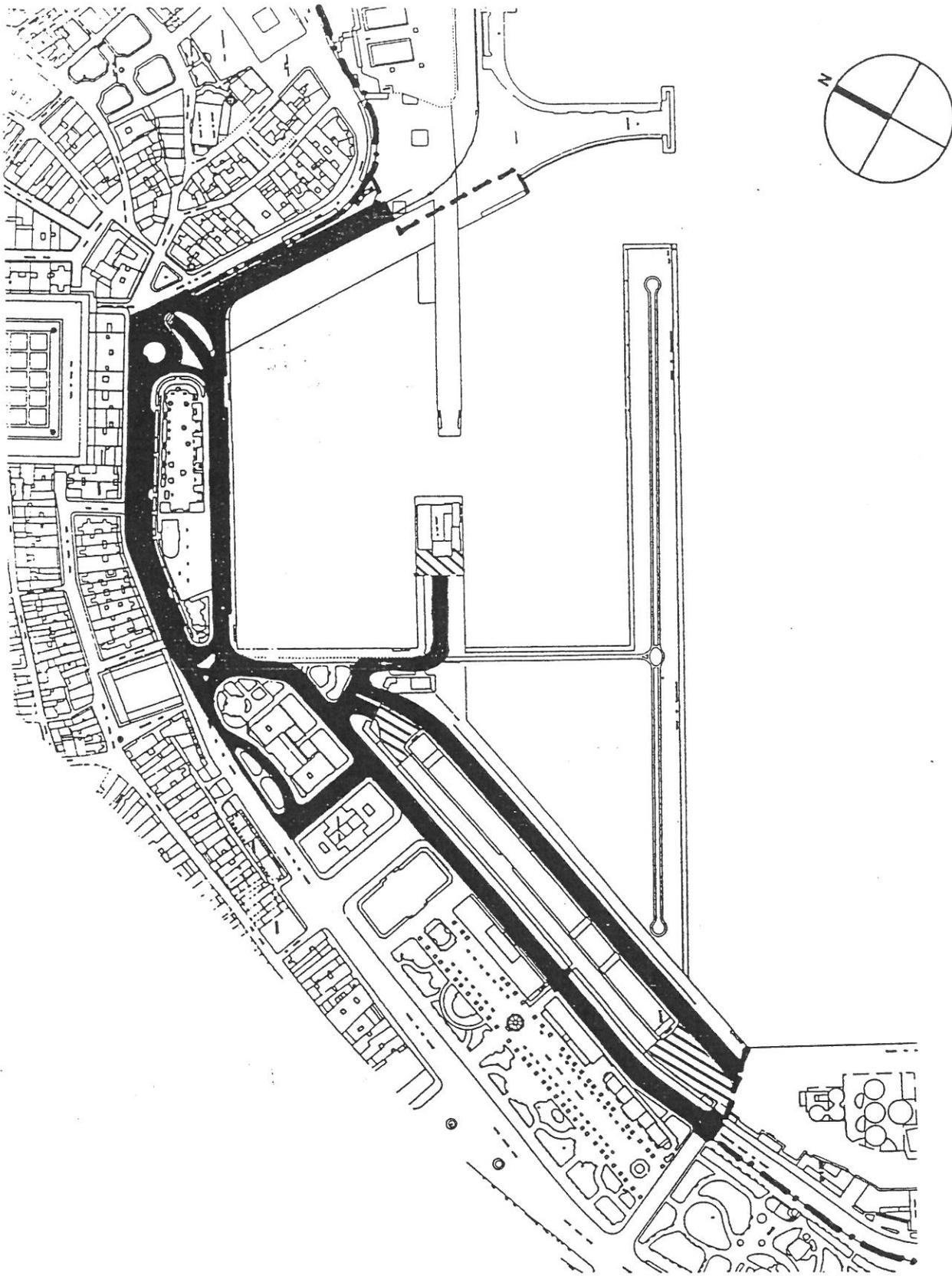
En las cercanías de la segunda puerta descrita, el vial se bifurca, y la rama más cercana a la ciudad enlaza con la Avenida de La Marina. Este tramo, perteneciente a la zona de servicio del Puerto, cuenta con un carril por sentido, aparcamiento en línea en el margen de los miradores y en batería en el 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.



**AREA N° 3 - DARSENA DE LA MARINA**

RED VIARIA Y FERROVIARIA      //// APARCAMIENTOS

#### 4. Situación legal del suelo

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

Suelo de actuación Municipal	26.582 m2	30,16%
Suelo de actuación conjunta Ayuntamiento-APLC	11.439 m2	13,16%
Suelo de actuación Portuaria	48.872 m2	56,24%
<i>Superficie total del área</i>	<i>86.893 m2</i>	<i>100,00%</i>

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	1.040 m2	
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	85.853 m2	
Superficie desafectada		
<i>Superficie total del área</i>	<i>86.893 m2</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.

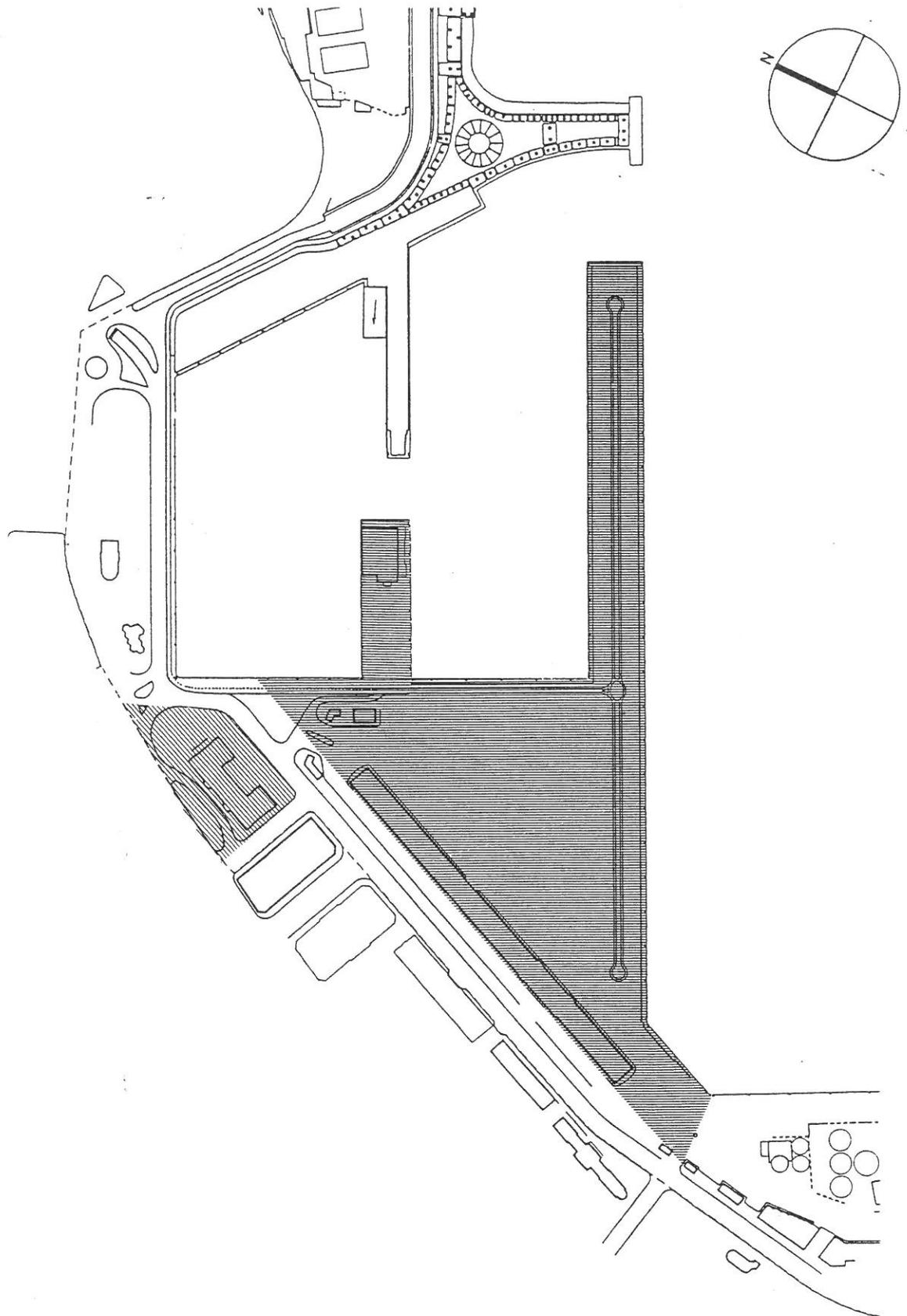
Por último, los terrenos entorno a la Dársena de la Marina y al edificio de la Autoridad Portuaria se encuentran incluidos en la denominada zona segunda, dentro de la superficie declarada como Conjunto Histórico-Artístico de La Coruña. Por su parte, los situados desde el edificio del Servicio de Viajeros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

#### 4.4. 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

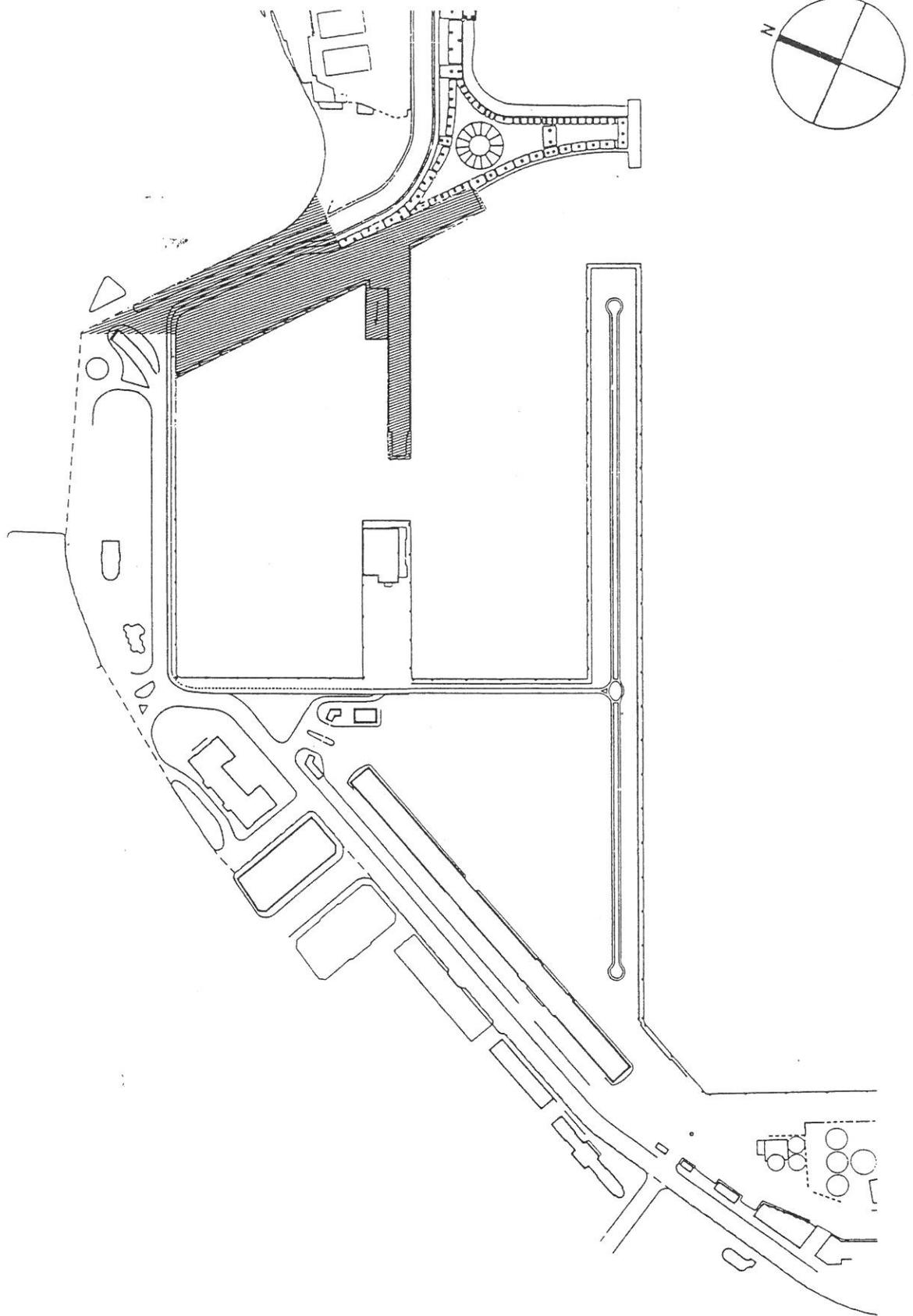


0 50 100m

AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUELO ACTUACION PORTUARIA

3.6



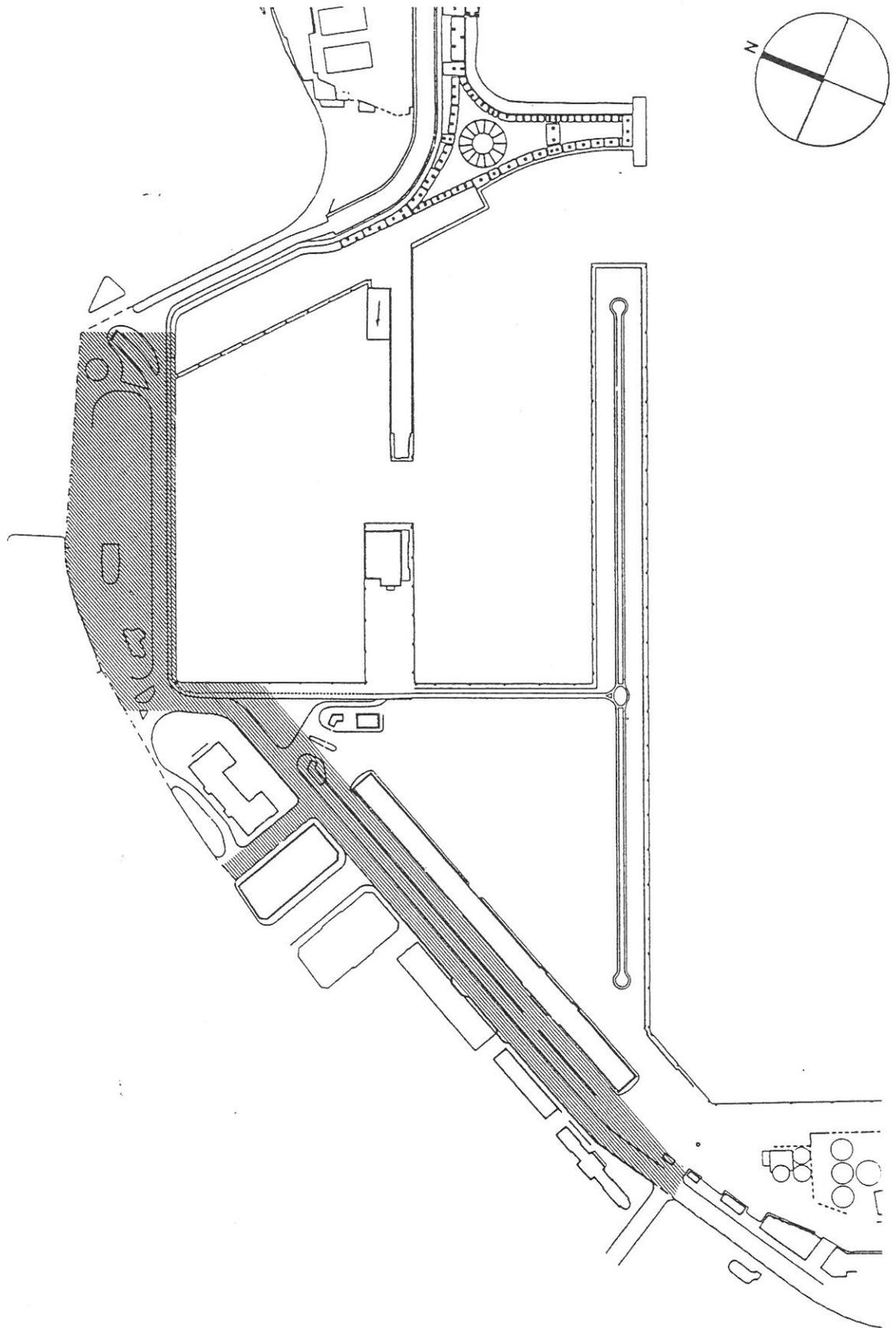
ESCALA 1 : 4000



**AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA**

SUELO ACTUACION CONJUNTA  
AUTORIDAD PORTUARIA - AYUNTAMIENTO

3.7



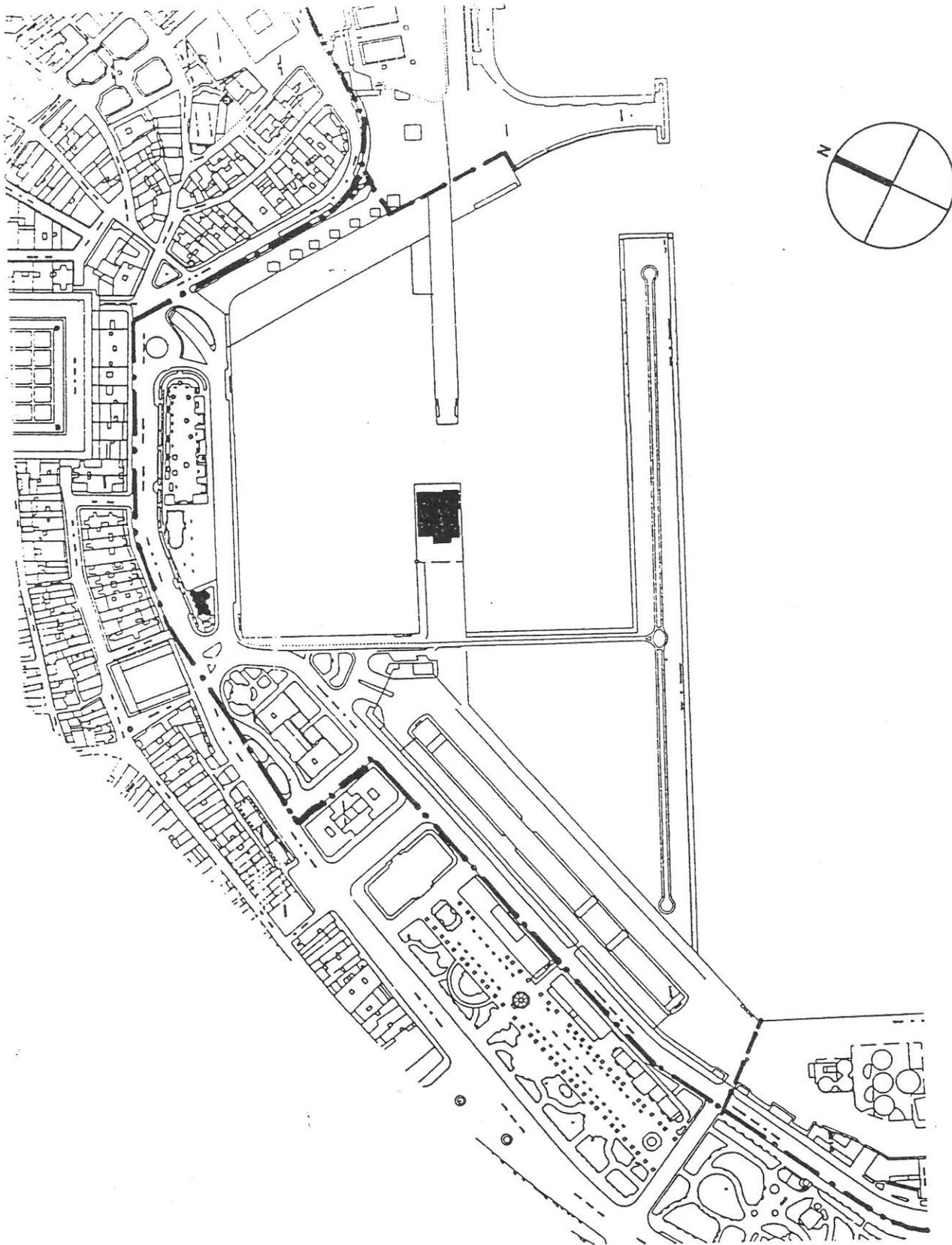
ESCALA 1 : 4000



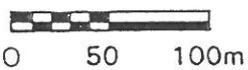
AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

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.

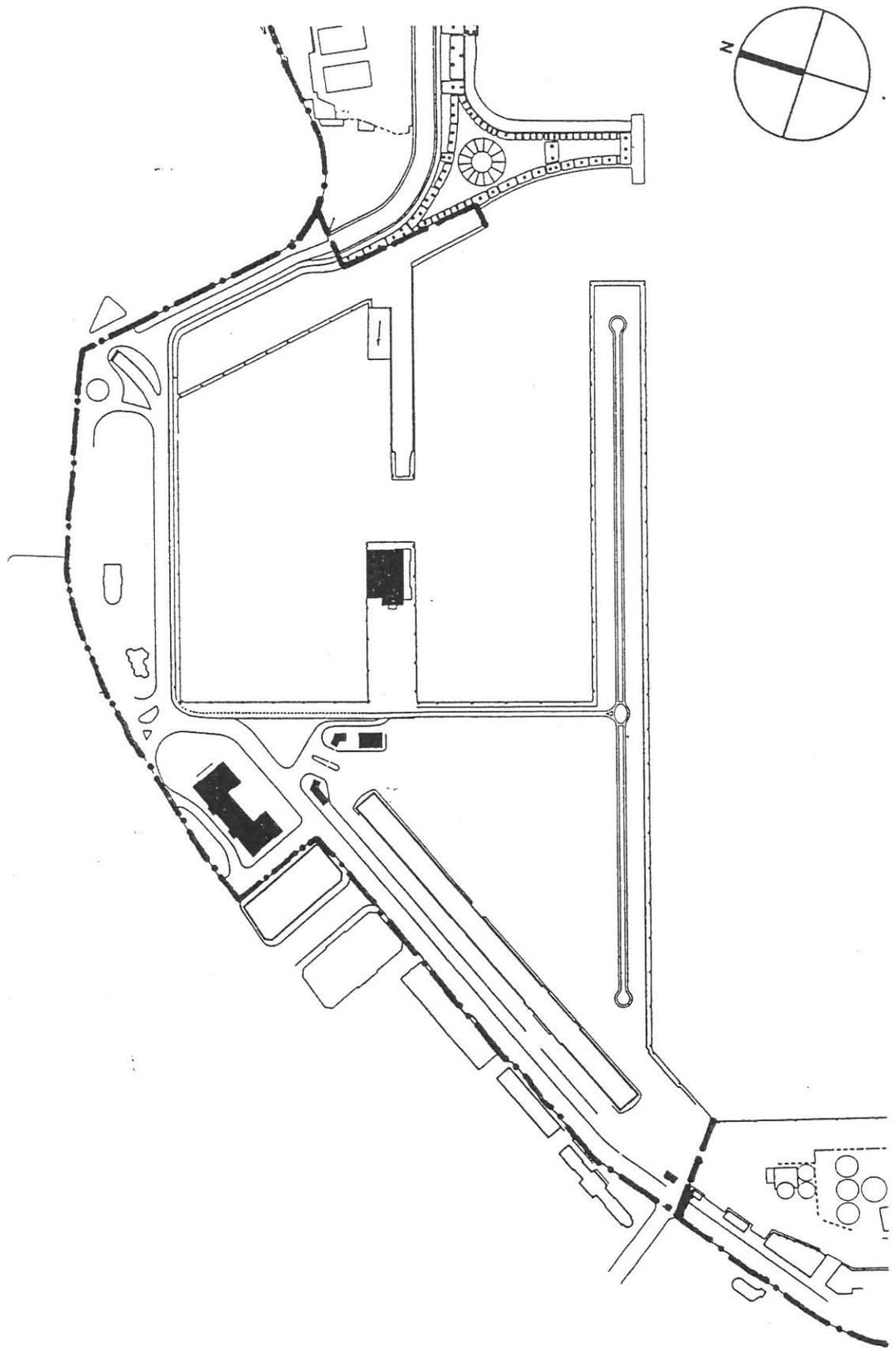
Por último, cabe citar la existencia de varias pequeñas edificaciones dedicadas a oficinas (prácticos del Puerto, amarradores, etc.) que forman conjunto armónico.

### 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.



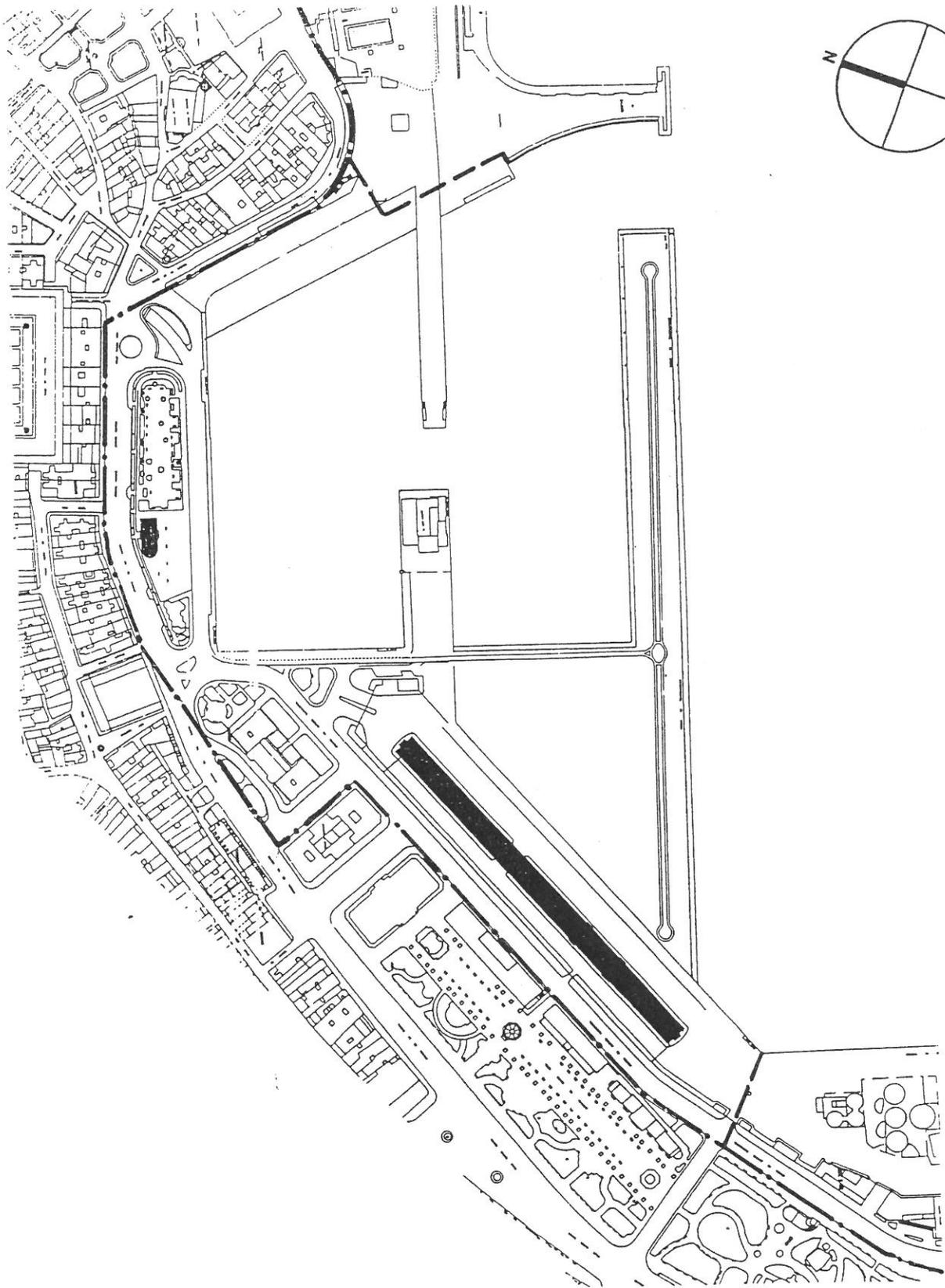
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

3.10



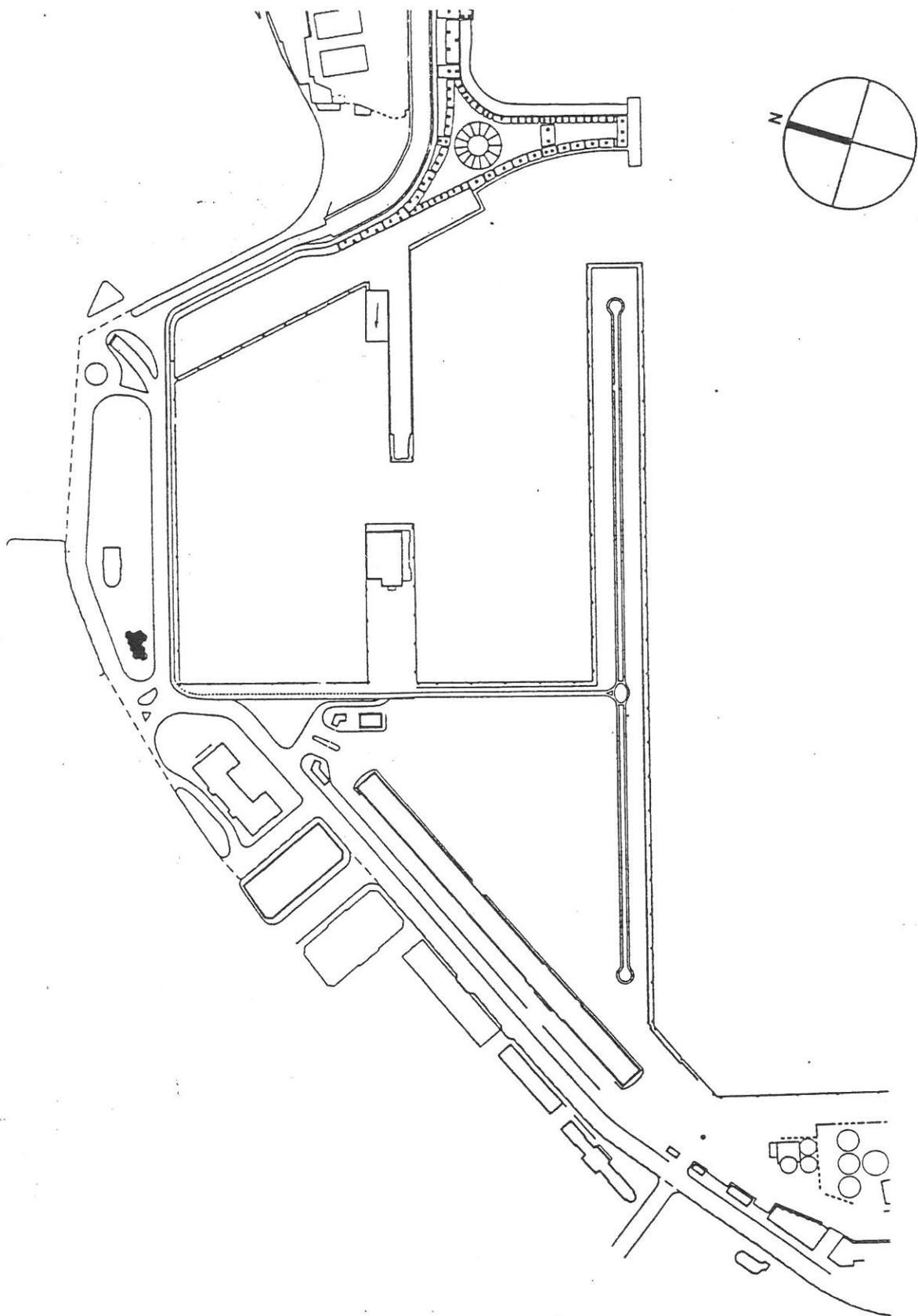
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 3 - DARSENA DE LA MARINA

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
INDIRECTAMENTE AL PUERTO

3.11



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 3 - DARSENA DE LA MARINA

LOCALIZACION DE ACTIVIDADES TERCIARIAS  
O EQUIPAMIENTO

3.12

## 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.

### 6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área

"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 aparece 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 franceses e ingleses"; 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 las 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 Gozález 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.

## 7. Conclusiones del análisis

Por su localización, este área alberga aquellas actividades portuarias más compatibles con el centro urbano (muelle de trasatlánticos, dársena deportiva, jardines, sala de exposiciones, etc). Una parte del suelo permanece en la actualidad sin uso definido.

## AREA N° 4 - MUELLE DE LA BATERIA / 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

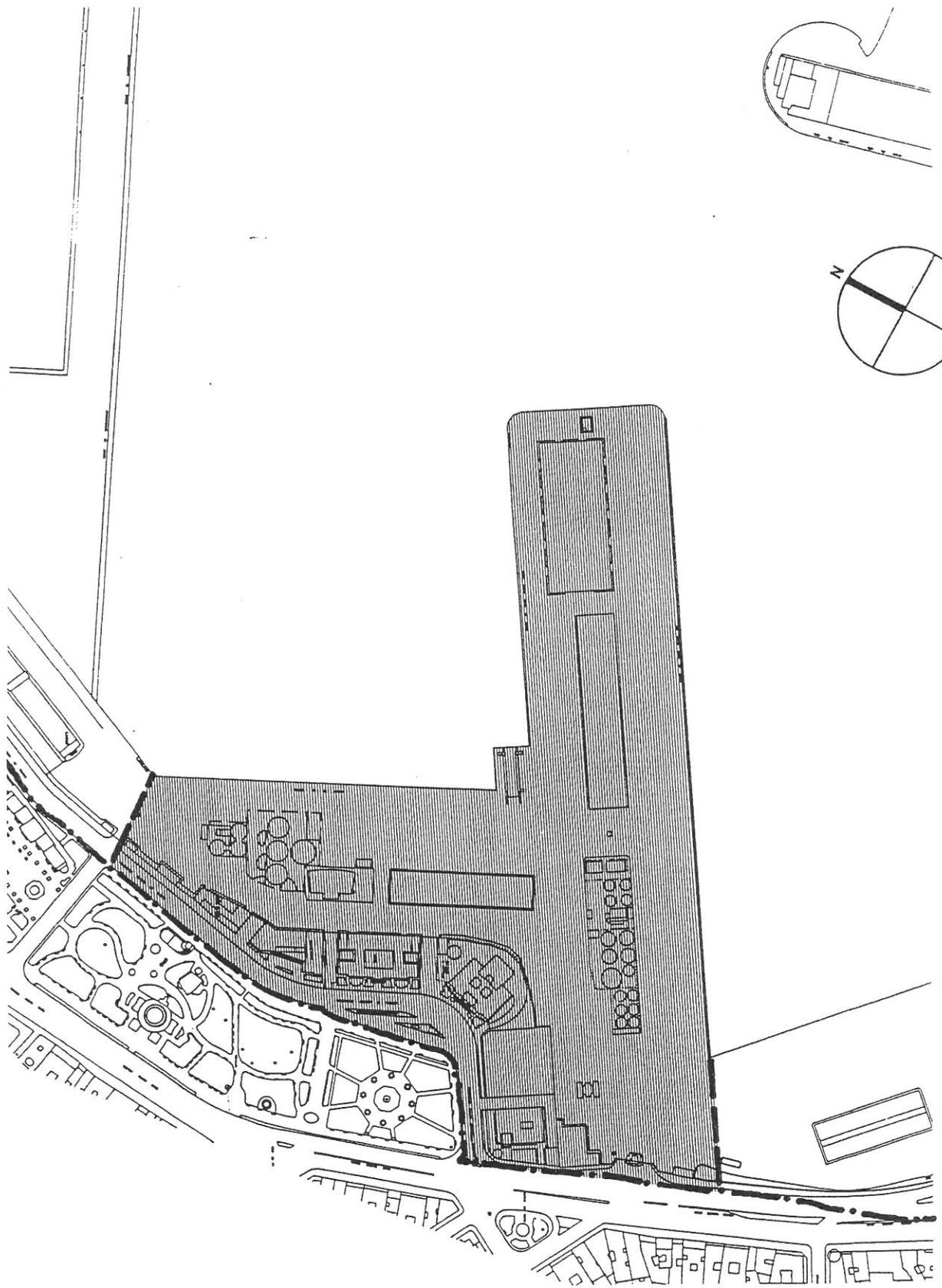
##### Muelle de Calvo Sotelo (Norte, Transversal, Sur)

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

Area 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.



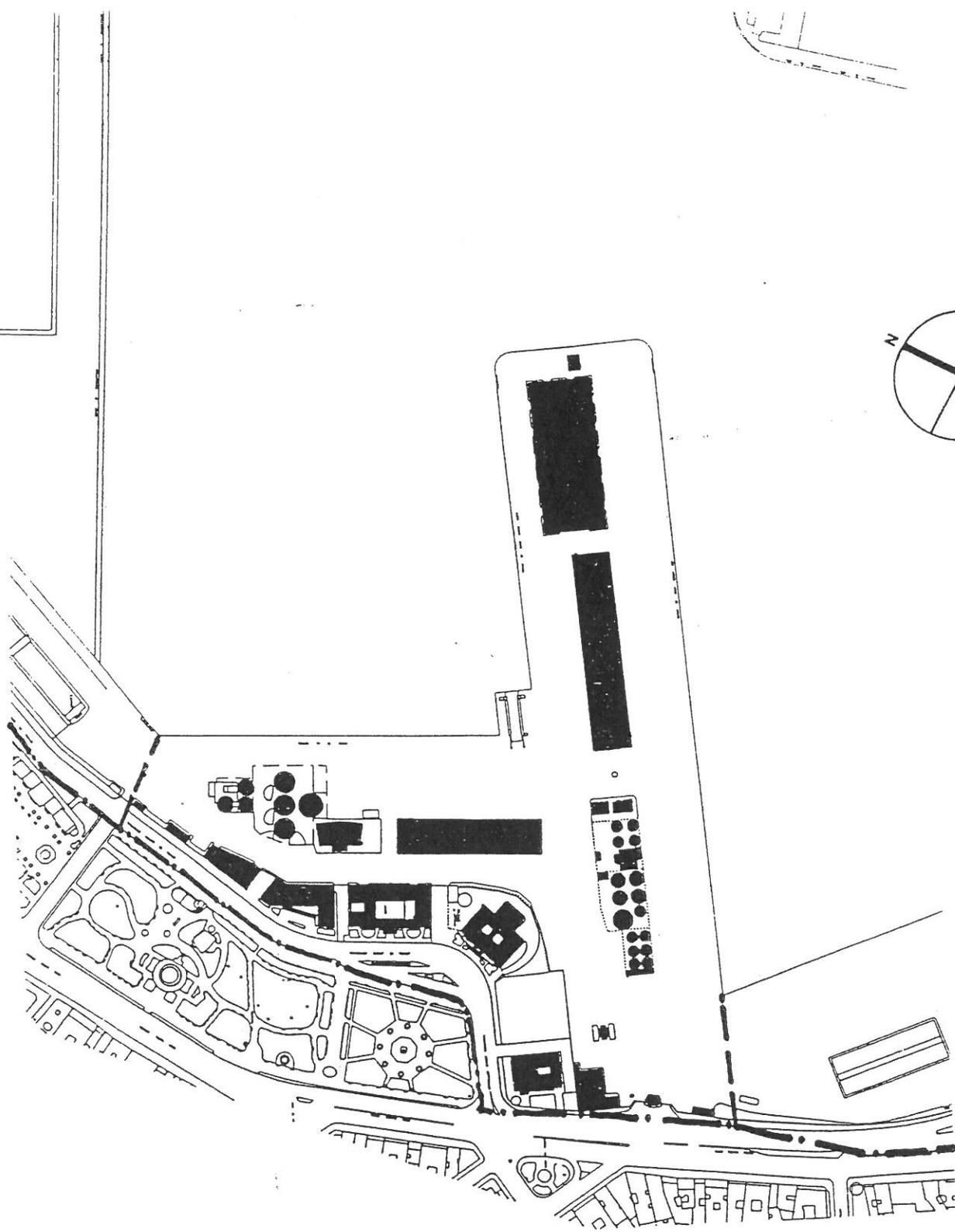
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

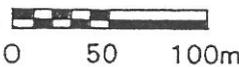
AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTELO

DELIMITACION DE AREA

4.1



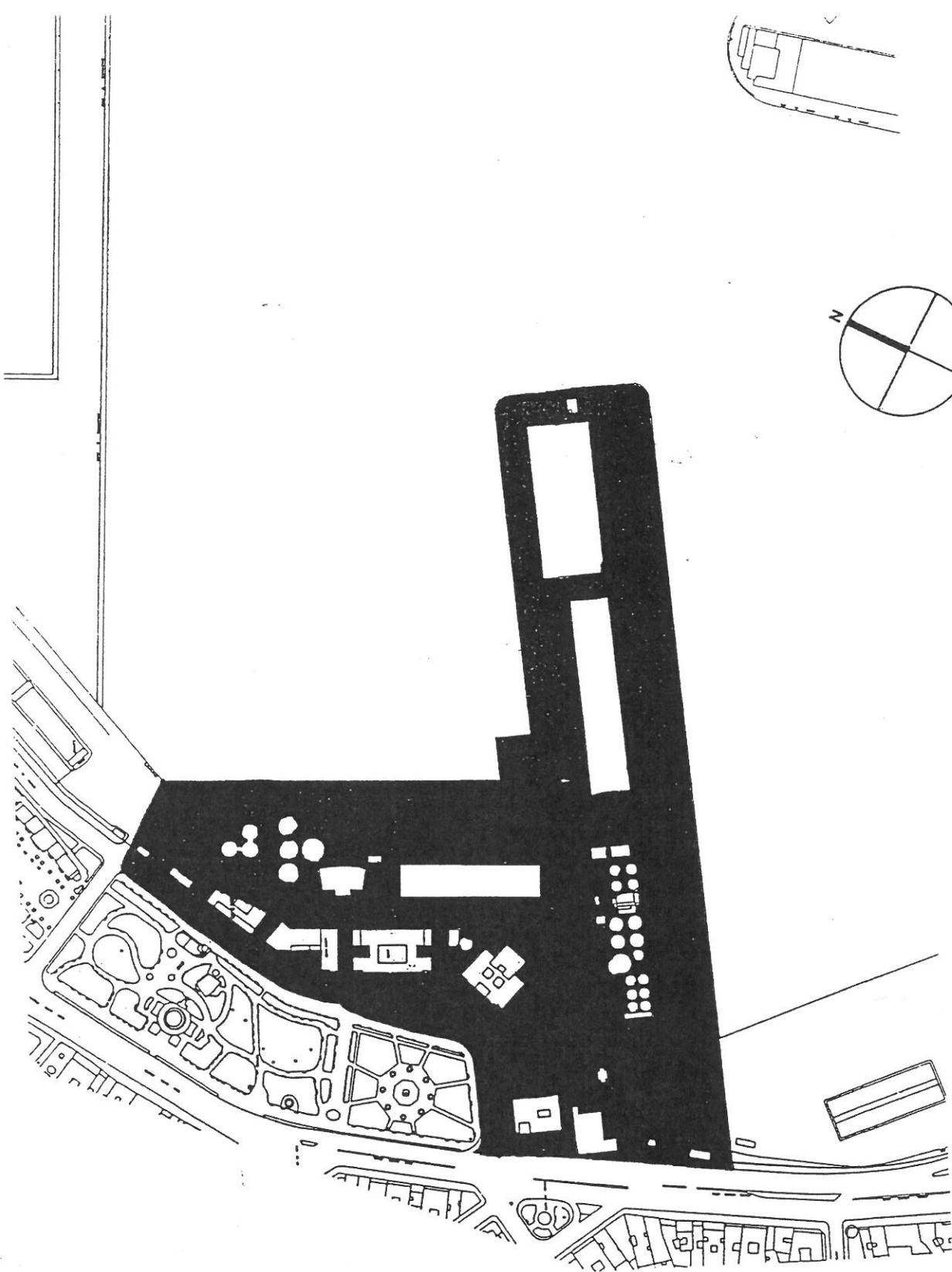
ESCALA 1 : 4000



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

SUPERFICIE EDIFICADA

4.2



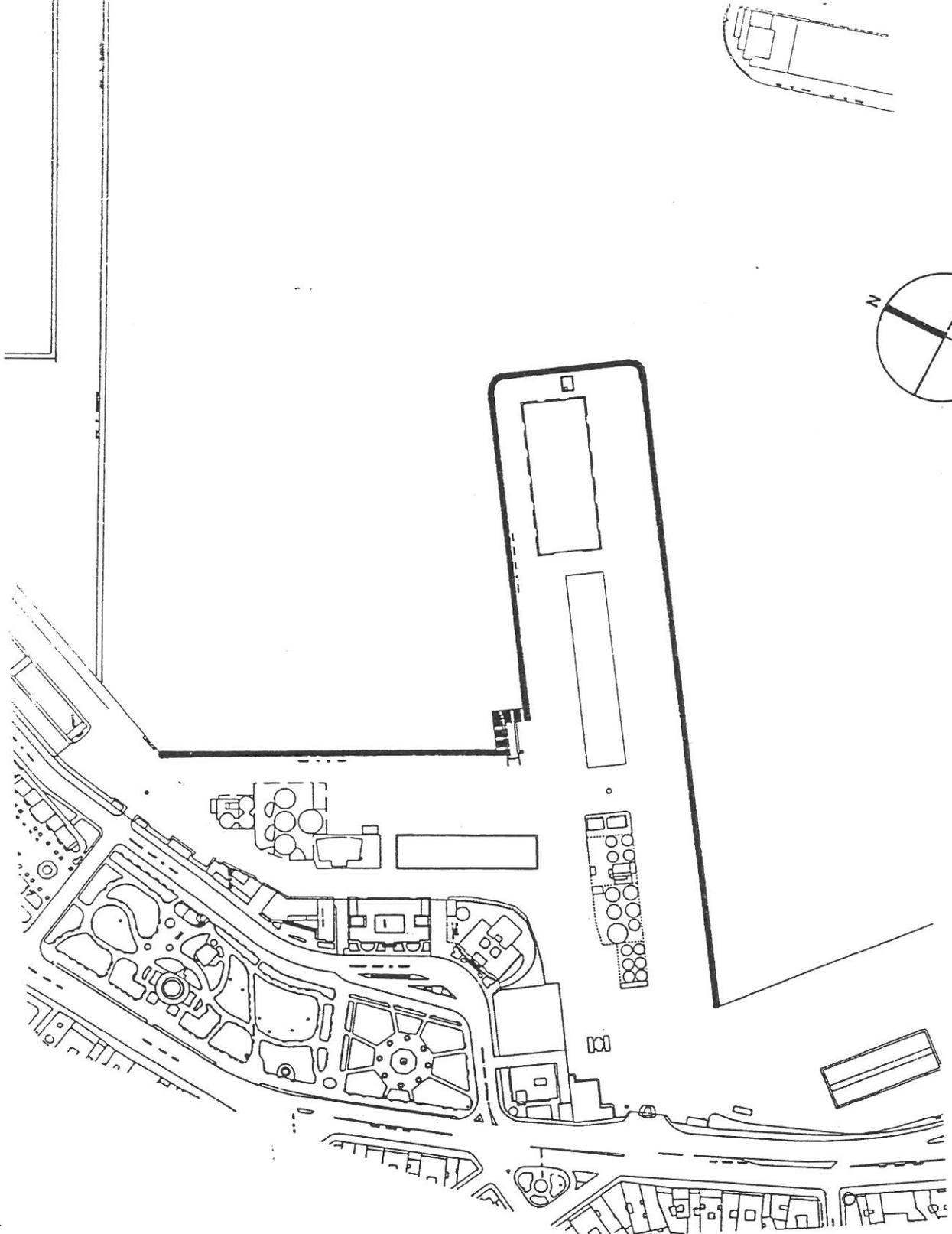
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

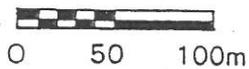
AREA Nº 4 - MUELLE DE LA BATERIA/ MUELLE DE CALVO SOTELO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

4.3



ESCALA 1 : 4000



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

TIPOLOGIA DE COSTA

- MUELLES
- MUROS Y OBRAS DEFENSA
- ▣▣▣ RAMPAS Y VARADEROS

## 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 sólo 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.

EVOLUCION DE LA UTILIZACION EN EL MUELLE  
DE LA BATERIA (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

EVOLUCION DE LA UTILIZACION 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 Baterca.

#### 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.

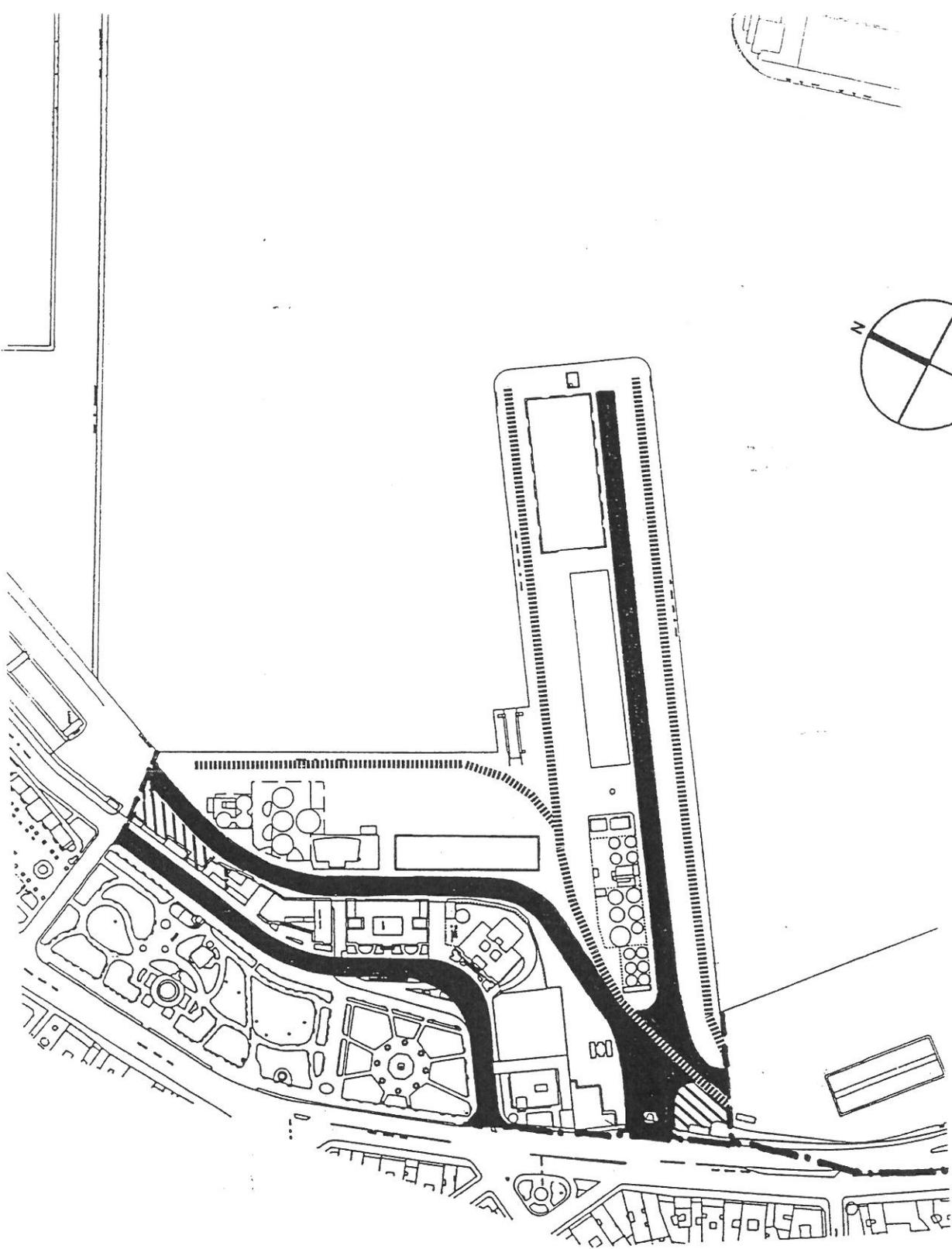
Desde el exterior de la Zona de Servicio el principal acceso es la puerta de la Plaza de Orense, que, si bien está diseñada para tráfico de camiones (existe en sus inmediaciones una báscula y una caseta de control de la Guardia Civil, entre otras instalaciones), es utilizada también por vehículos particulares. 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. Existe igualmente un buen enlace ferroviario.

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



ESCALA 1 : 4000



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

RED VIARIA Y FERROVIARIA

||||| VIA FERREA  
 //// APARCAMIENTOS

4.5

#### 4. Situación legal del suelo

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

Suelo de actuación Municipal	6.017 m2	6,83%
Suelo de actuación conjunta Ayuntamiento-APLC	-	-
Suelo de actuación Portuaria	82.121 m2	93,17%
<i>Superficie total del área</i>	<i>88.138 m2</i>	<i>100,00%</i>

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	5.320 m2	6,03%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	82.818 m2	93,97%
<i>Superficie total del área</i>	<i>88.138 m2</i>	<i>100,00%</i>

##### 4.3. 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.

#### 4.4. 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 sólo 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.

## 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.

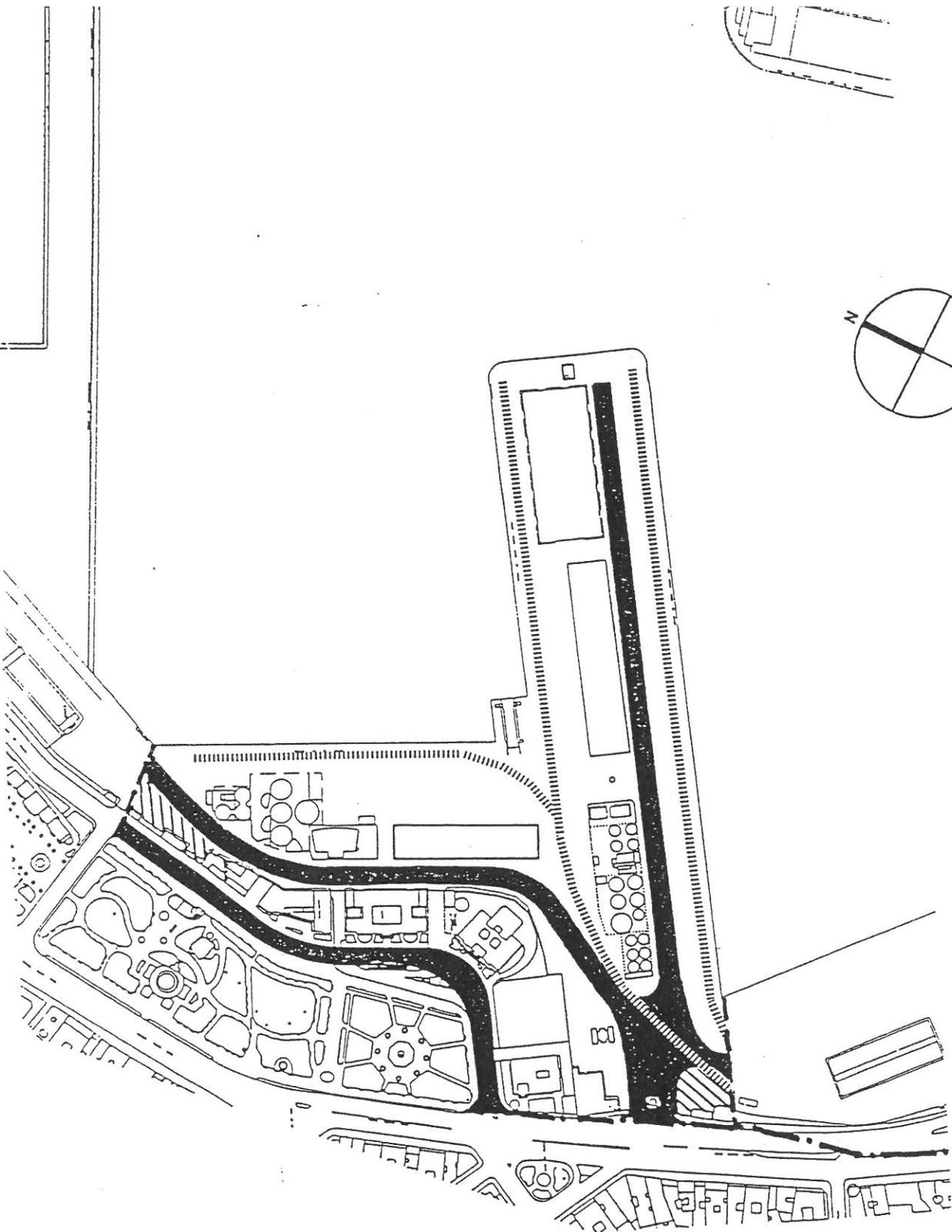
La importancia de la red viaria en esta zona queda reflejada por el área que ocupa sobre el total: un 20,76%.

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.

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

El primer edificio digno de interés de la zona es la antigua Sección de Trabajos Portuarios, construcción de dos plantas con chapado pétreo, realizado a mitad de este siglo. Pese a su actual estado de abandono, es interesante y cuenta con grandes posibilidades de uso.

Frente a él se encuentra 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.



ESCALA 1 : 4000

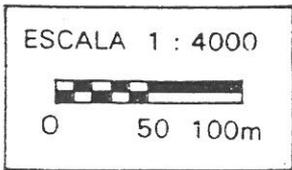
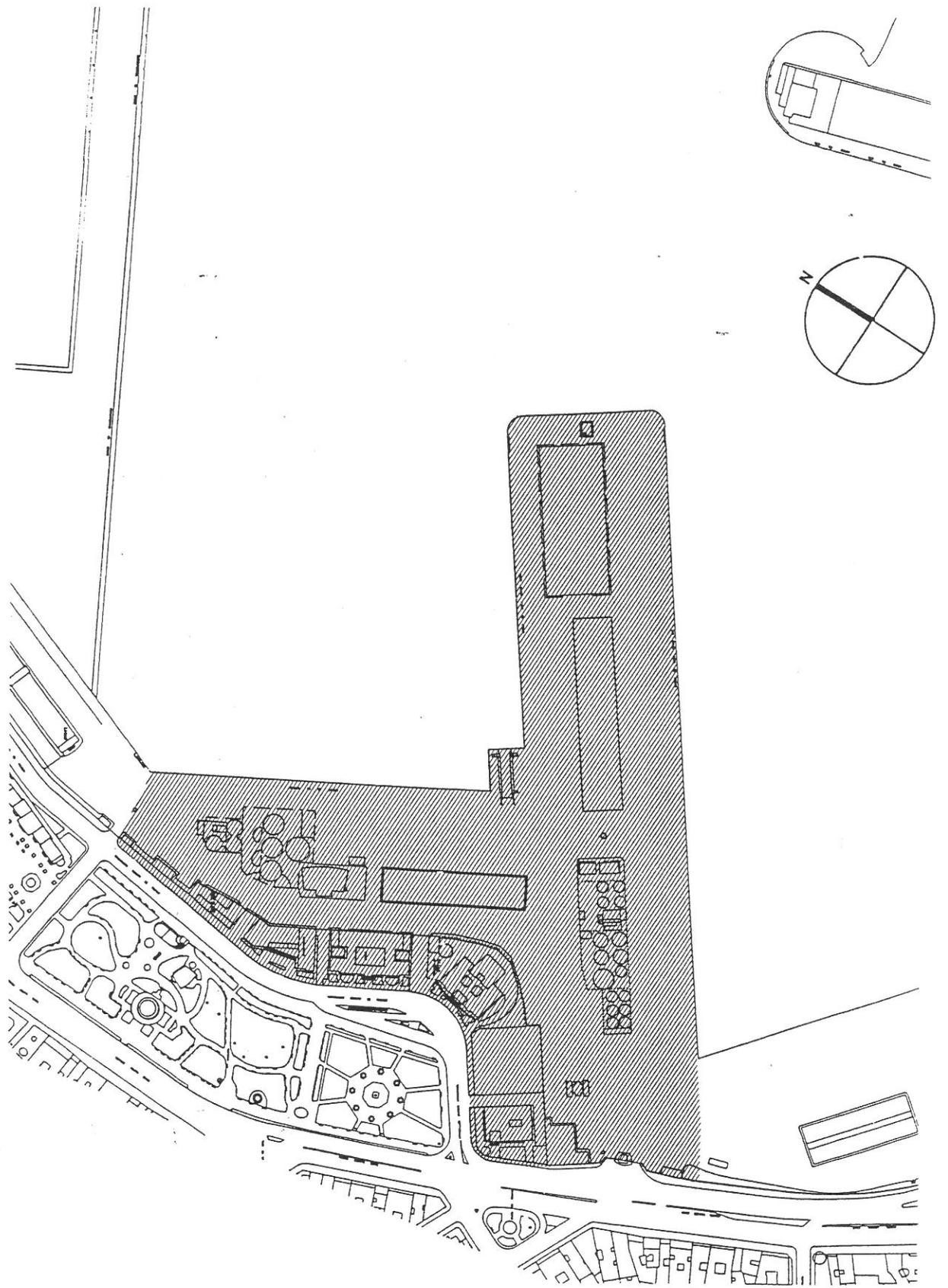


AREA N° 4 - MUELLE DE LA BATERIA / MUELLE DE CALVO SOTELO

RED VIARIA Y FERROVIARIA

||||| VIA FERREA  
 /// APARCAMIENTOS

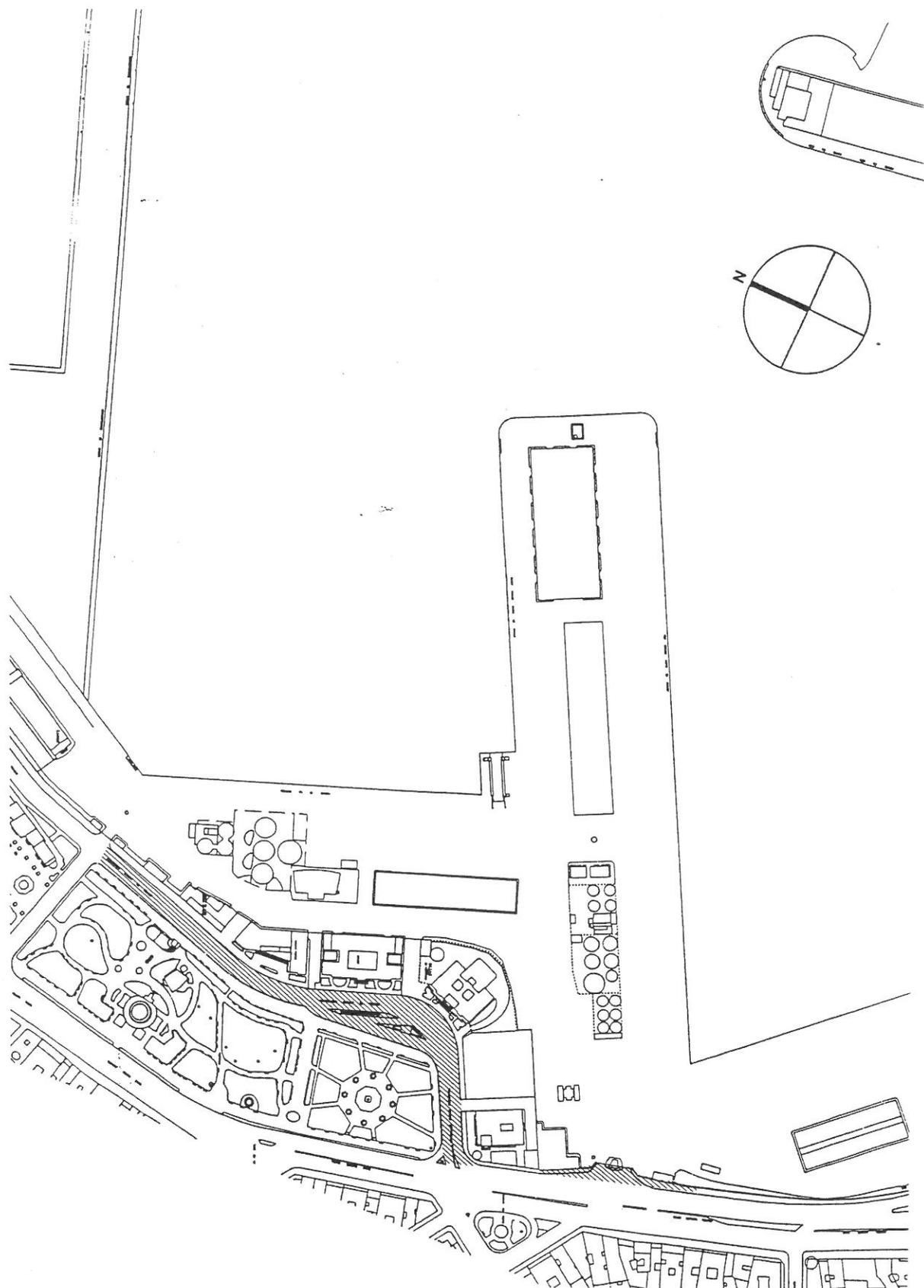
4.5



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

SUELO ACTUACION PORTUARIA

4.6



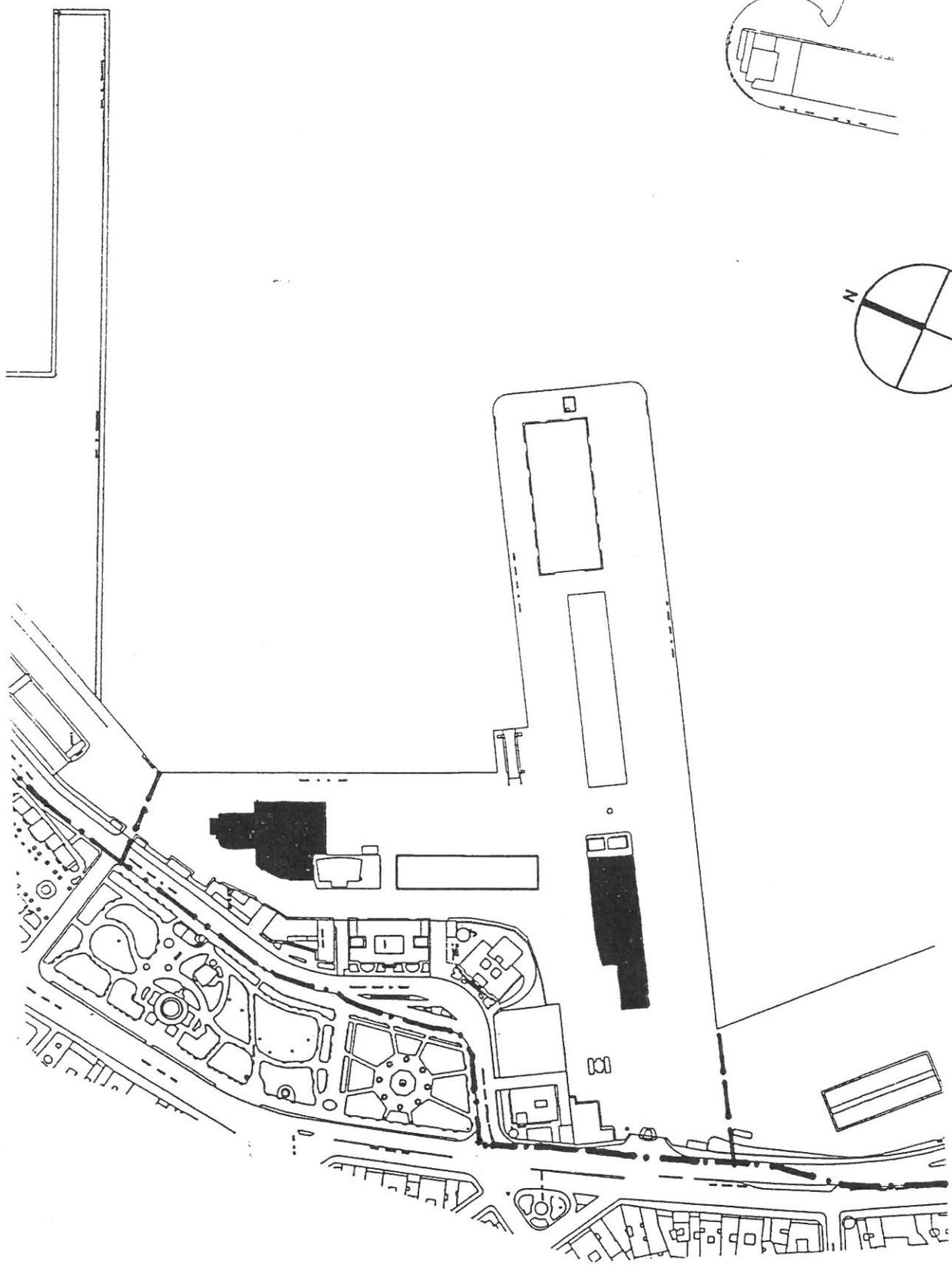
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

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

SUELO ACTUACION MUNICIPAL

4.7



ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

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

CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL  
1° DE ENERO DEL 2004

4.8

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.

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.

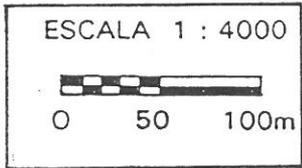
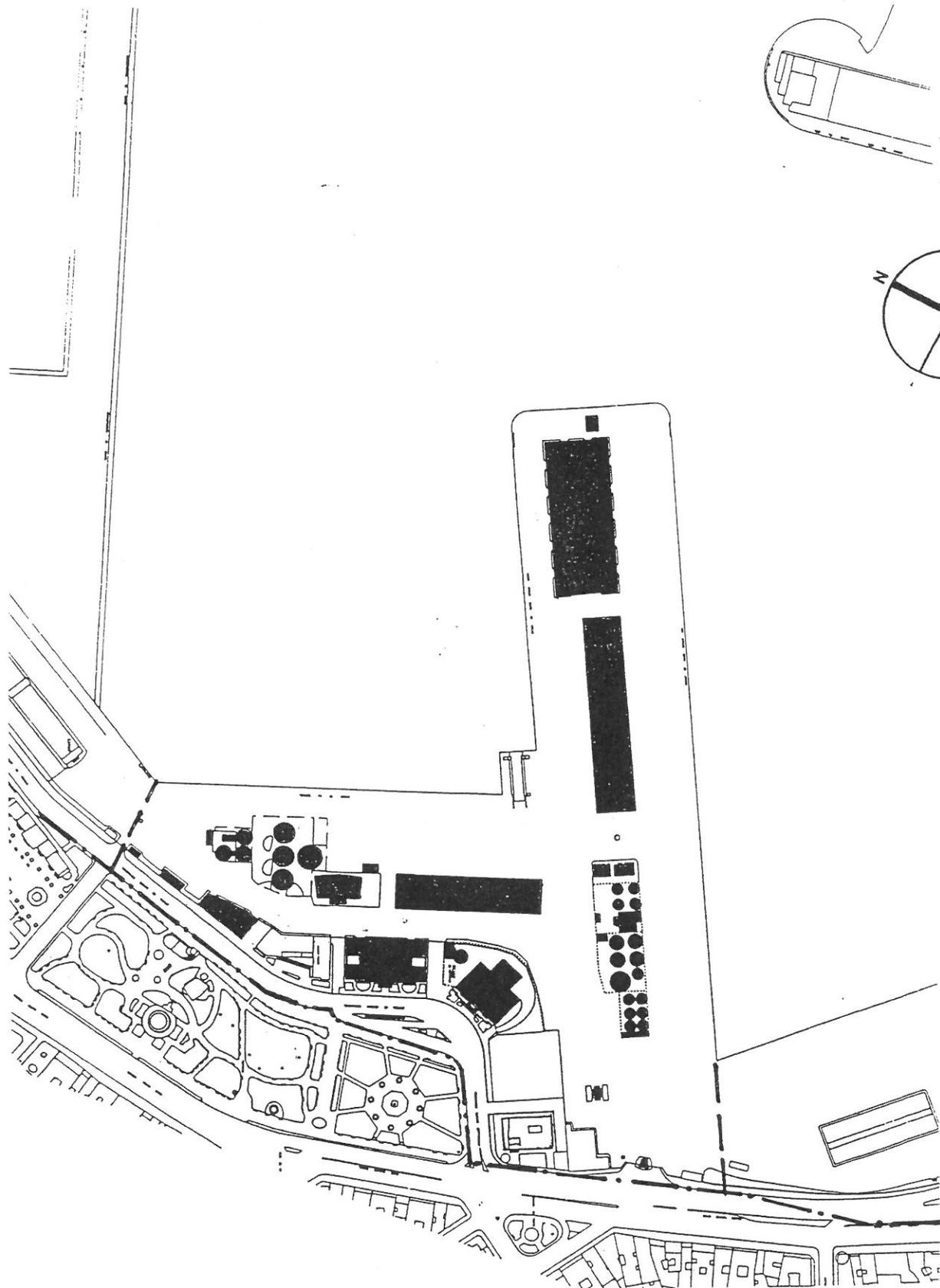
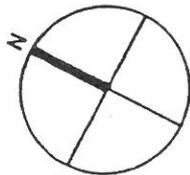
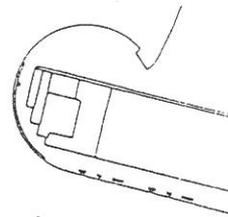
Finalmente, en el extremo del Muelle de Calvo Sotelo se encuentra el Mareógrafo, pequeño edificio de una sólo planta que cuenta con un pintoresco torreón. Se encuentra en uso y bien adaptado.

#### 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.

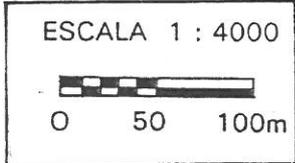
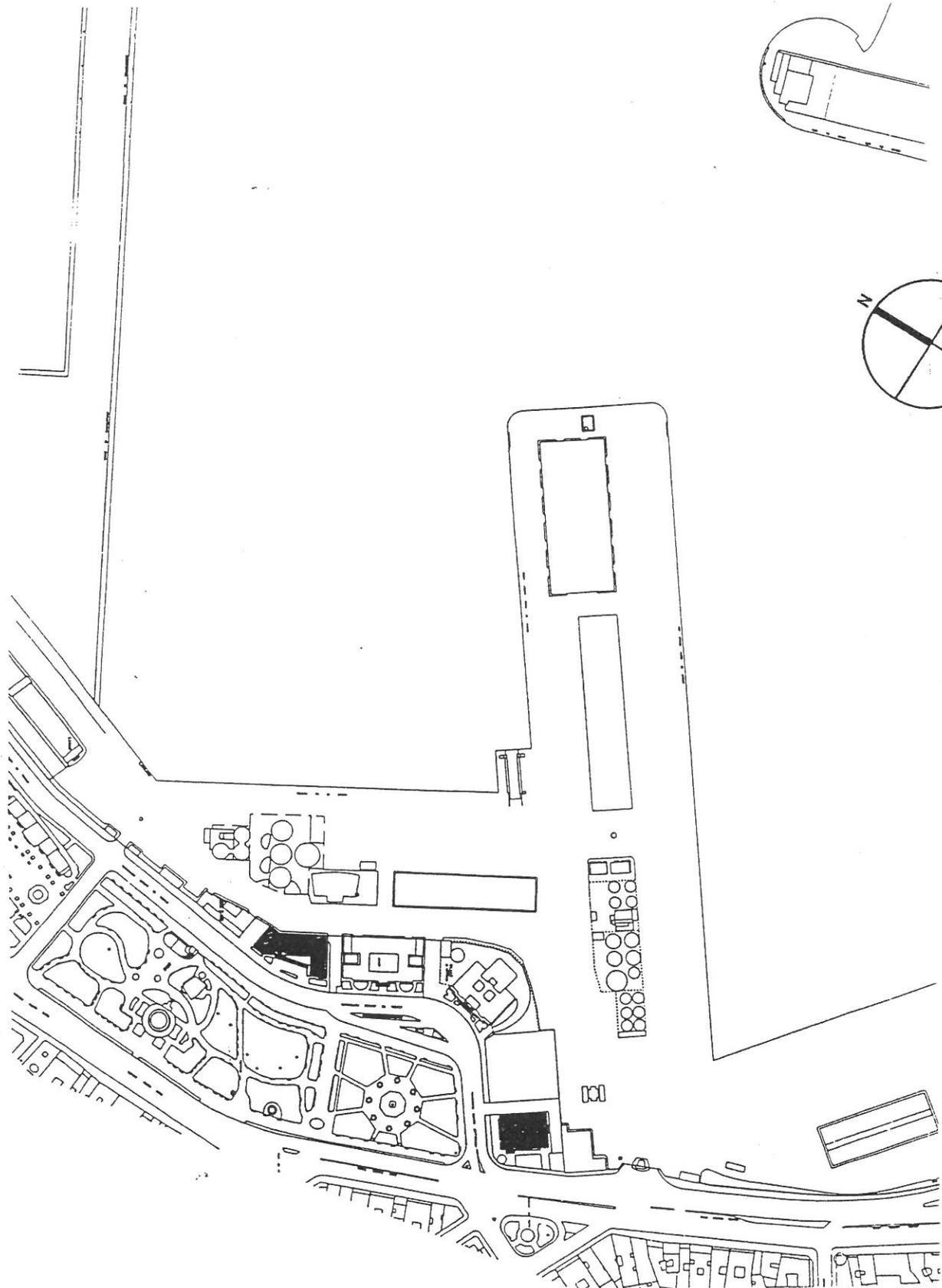
Otra zona por considerar es el espacio junto al edificio de la Sección de Trabajos Portuarios, hoy en abandono, donde se acumulan chatarra y desperdicios y se estacionan en depósito los automóviles requisados en la Aduana.



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

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

4.9



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

**SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
INDIRECTAMENTE AL PUERTO**

**4.10**

## 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.

### 6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área

No se han encontrado.

## 7. Conclusiones del análisis

En el área conviven actividades portuario-comerciales con funciones propiamente administrativas y de equipamiento.

A destacar la infrautilización del espacio existente tras la banda de edificios oficiales paralelo a la Avenida del Alférez Provisional, hecho que genera ciertos usos negativos y la indefinición de la línea de separación del área que a la que han de tener acceso exclusivo vehículos y personal relacionados con la actividad portuaria.

## AREA N° 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 redes 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 utillaje:	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 utillaje:	carece
Uso principal:	actividades pesqueras, en general
Ancho total:	85 m
Estado:	bueno, operativo

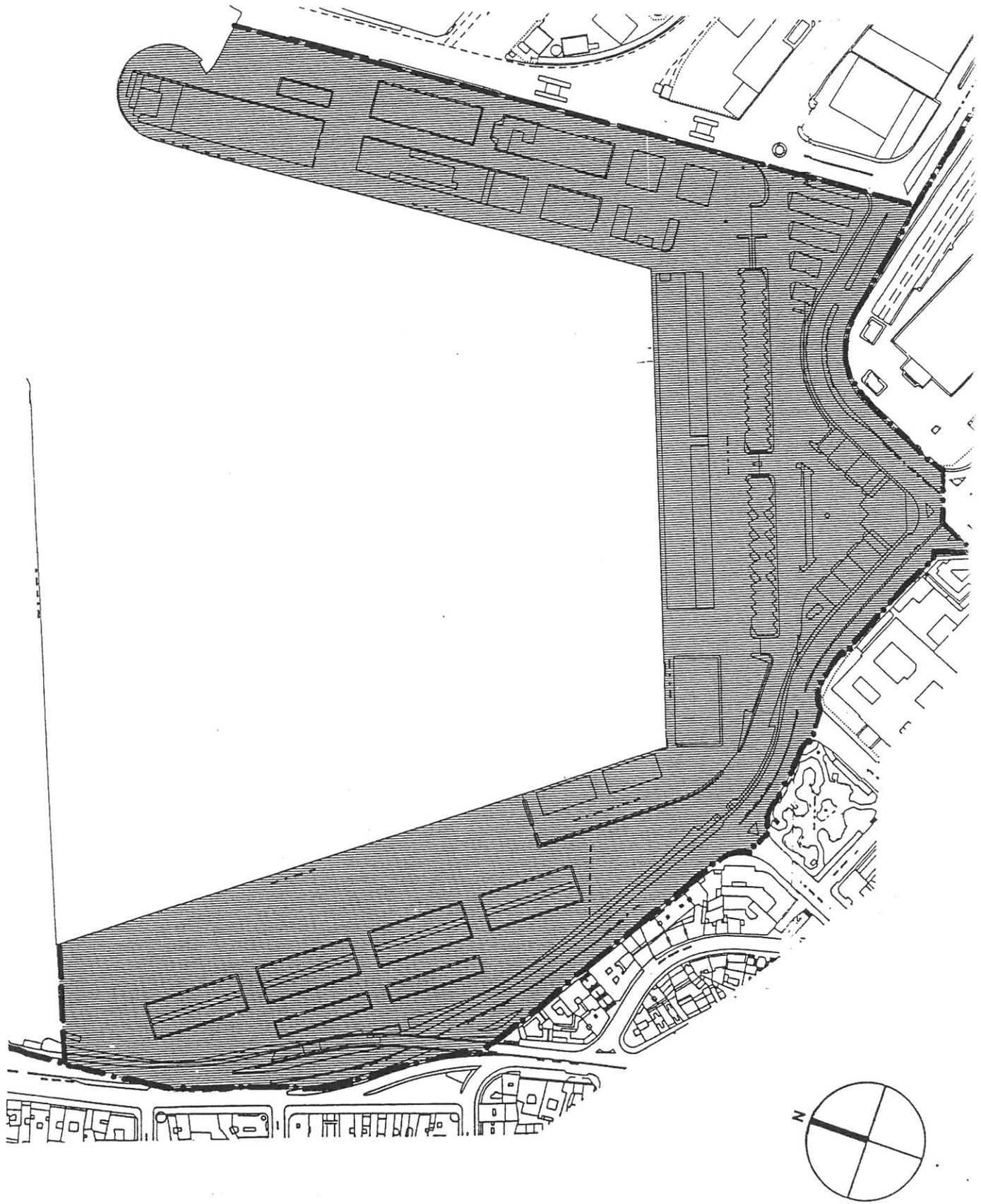
##### Muelle del Este

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

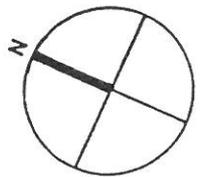
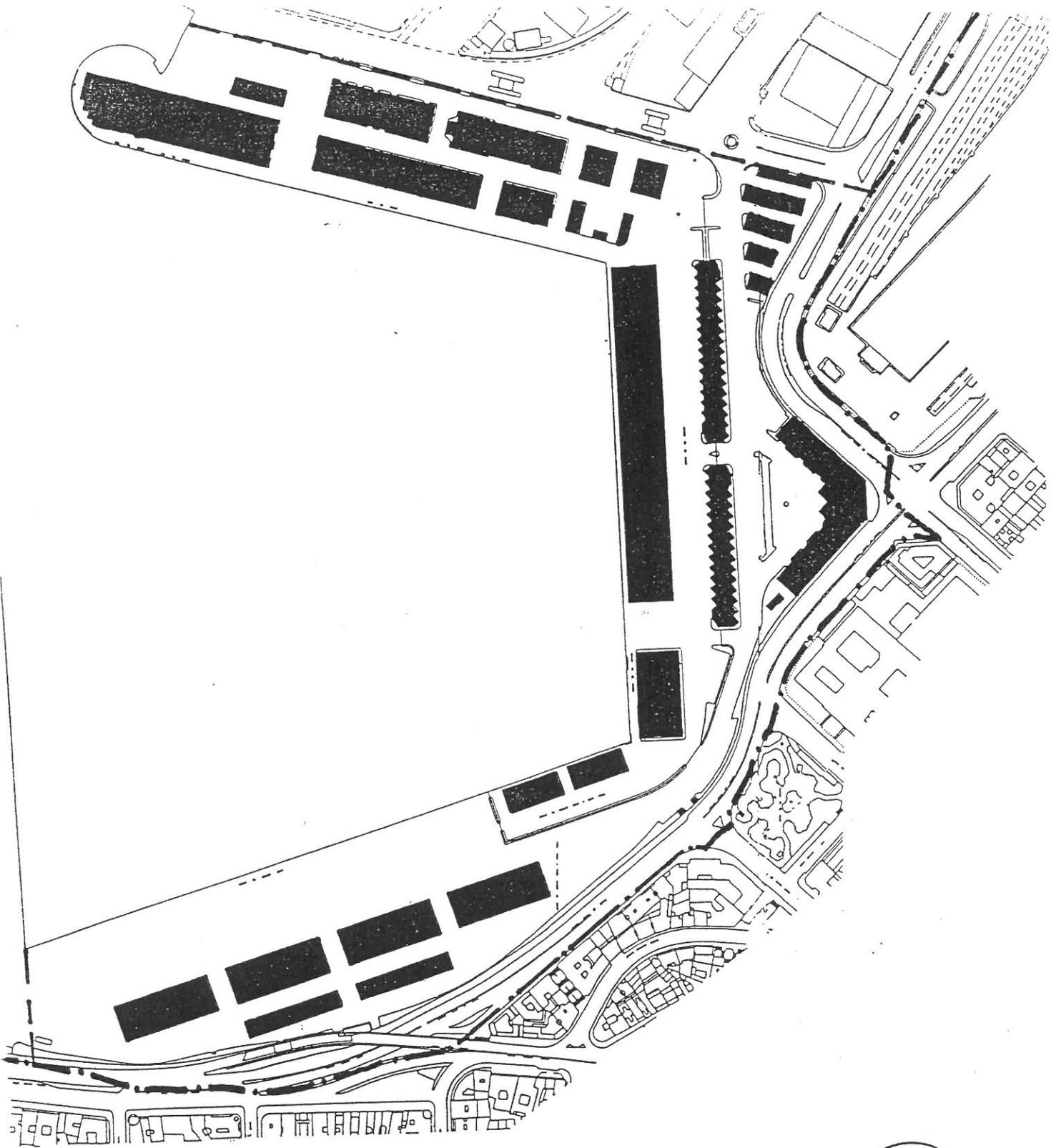
#### 1.5. Conclusiones

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.



ESCALA 1 : 4000	AREA N° 5 - PUERTO PESQUERO	
0 50 100m	DELIMITACION DE AREA	5.1



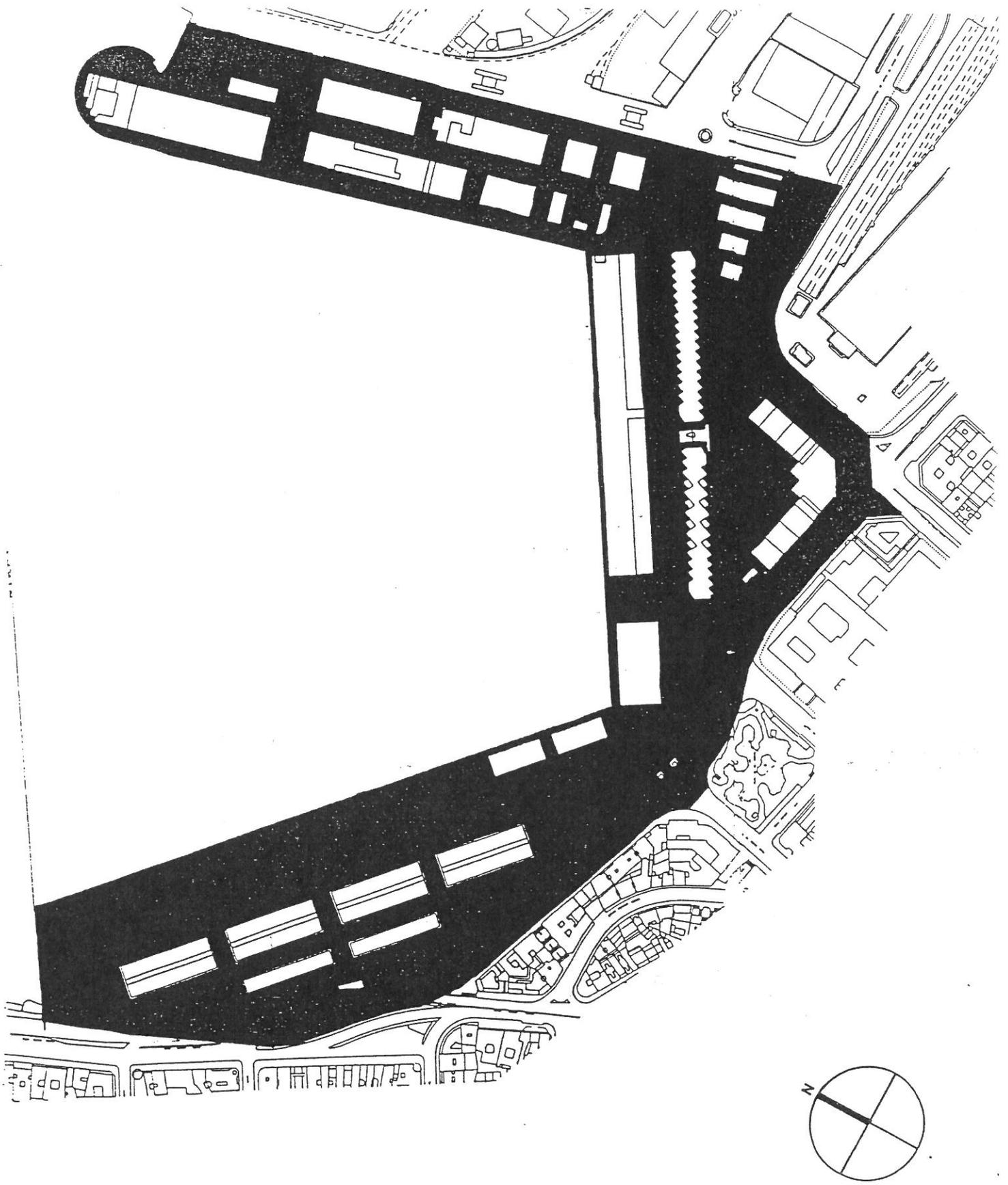
ESCALA 1 : 4000



AREA N° 5 - PUERTO PESQUERO

SUPERFICIE EDIFICADA

5.2



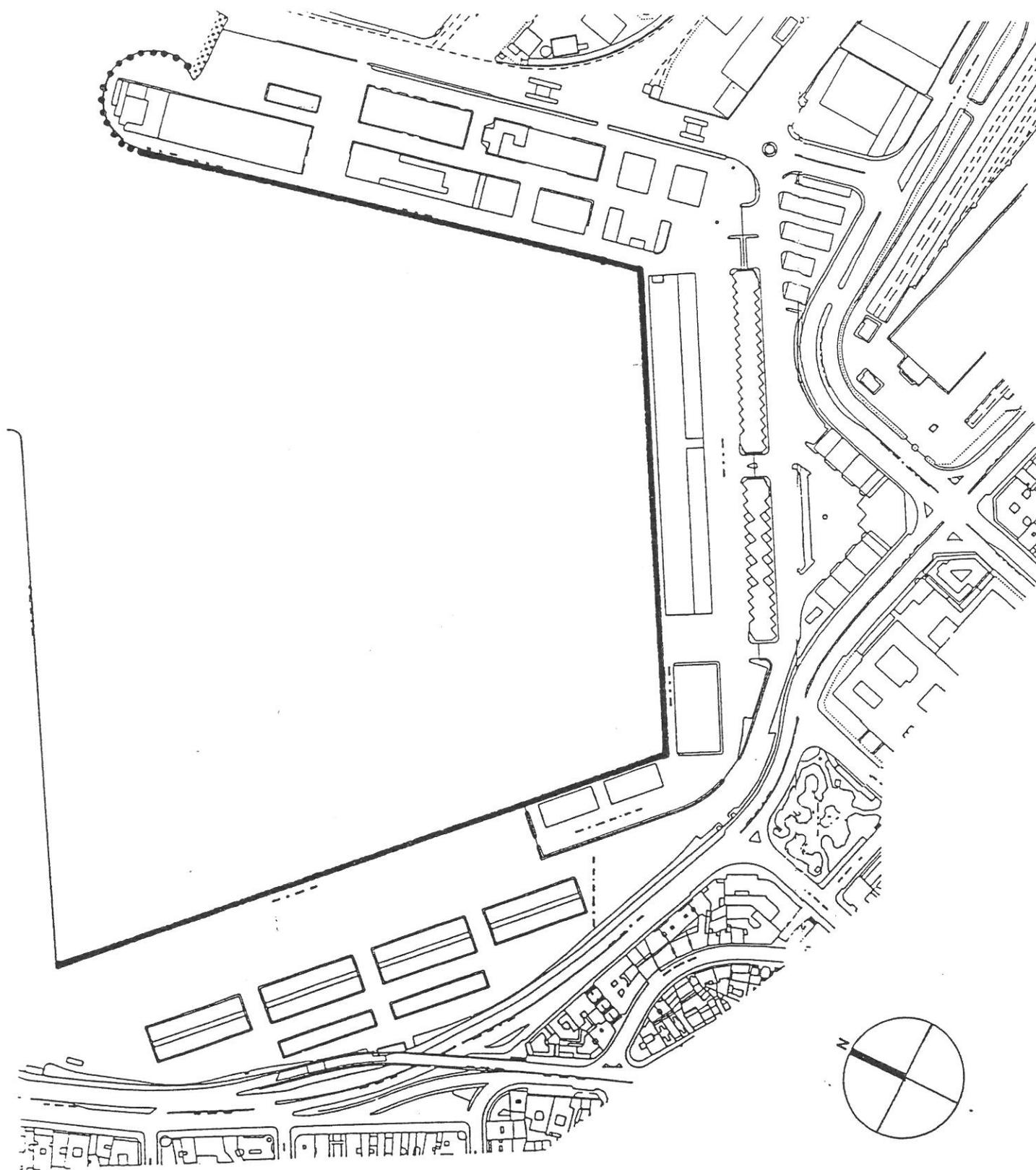
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

5.3



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 5 - PUERTO PESQUERO

TIPOLOGIA DE COSTA

- MUELLES
- MUROS Y OBRAS DEFENSA
- ≡ COSTA BAJA

## 2. Tráfico marítimo

El Muelle de La Palloza carece de tráfico de mercancías, puesto que se dedica exclusivamente a la actividad pesquera, que incluye sólo la descarga del pescado fresco. Los Muelles de Linares Rivas y del Este se dedican principalmente al avituallamiento de los buques de la flota, aunque cuentan con cierto movimiento de desembarco de mercancía general.

En lo que se refiere a pesca fresca, actividad que caracteriza a la zona, el tonelaje total descargado en 1993 fue de 63.196 toneladas.

### EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL MUELLE DE LINARES RIVAS (Tm, 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Pesca fresca	M. General	Total (1)
1984	-	-	-	-
1985	-	-	-	-
1986	60.600	0	0	60.600
1987	118.323	0	0	118.323
1988	84.708	0	0	84.708
1989	0	11.300	0	11.300
1990	0	11.263	0	11.263
1991	530	0	0	530
1992	3	0	107	110
1993	0	0	120	120

### EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL MUELLE DE LA PALLOZA (Tm, 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Pesca fresca	M. General	Total (1)
1984	80.165	82.117	0	162.282
1985	92.000	77.472	0	169.472
1986	139.400	71.173	0	210.573
1987	279.960	84.611	0	364.571
1988	117.772	85.879	0	203.651
1989	141.690	59.857	0	201.547
1990	145.033	59.664	0	204.697
1991	171.738	63.463	0	235.201
1992	---	---	---	---
1993	0	63.196	38	63.234

EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL MUELLE  
DEL ESTE (Tm, 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Pesca fresca	M. General	Total (1)
1984	130.439	0	58.709	189.148
1985	100.000	0	30.079	130.079
1986	162.890	0	26.486	189.376
1987	327.964	0	23.092	351.056
1988	234.273	0	15.242	249.515
1989	81.438	0	12.123	93.561
1990	83.359	0	8.573	91.932
1991	114.116	0	3.069	117.185
1992	192.139	0	817	192.956
1993	192.519	0	2.128	194.647

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

Los cuadros de tráfico revelan, en primer lugar, una escasa utilización del Muelle de Linares Rivas, que en el último ejercicio ha soportado un tráfico de únicamente 120 toneladas. Puede observarse, asimismo, que el grueso de la actividad pesquera lo soporta el Muelle de La Palloza, si bien en los últimos años esta actividad se ha visto sensiblemente disminuida (llama la atención la diferencia entre el gran volumen de tráfico soportado en el año 1992).

Por su parte, el Muelle del Este, después de unos años de altibajos en el volumen de su tráfico, parece consolidarse como principal muelle de avituallamiento de la flota.

EVOLUCION TOTAL DEL TRAFICO EN EL PUERTO  
PESQUERO (Tm, 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Pesca fresca	M. General	Total (1)
1984	210.604 (2)	82.117	58.709	350.430
1985	192.000 (2)	77.472	30.079	299.551
1986	362.890	71.173	26.486	460.549
1987	726.247	84.611	23.092	833.950
1988	436.753	85.879	15.242	537.874
1989	223.128	71.157	12.123	306.408
1990	228.362	70.927	8.573	307.862
1991	268.384	63.463	3.069	334.916
1992	192.142 (2)	-	817	192.956
1993	192.519	63.196	2.286	258.001

(2) Los valores totales correspondientes a los años 1984 y 1985 están desvirtuados por no existir datos de tráfico en el Muelle de Linares Rivas durante esos años. Ocurre lo mismo con los datos de 1992, debido a que no existen cifras de movimiento durante ese año en el Muelle de La Palloza.

En general, se observa un descenso continuo del volumen de pesca desde 1989 hasta 1992. Los años 1988 y 1989 marcan los máximos valores de tráfico pesquero conseguidos por el Puerto, en el momento en que éste alcanza el primer puesto en cuanto a esta actividad en la Comunidad Europea.

### 3. Accesibilidad

#### 3.1. Por vía marítima

El acceso marítimo a la Bahía portuaria quedó descrito en fichas anteriores.

Ya dentro de la Bahía del Puerto, el acceso a la dársena pesquera ha de realizarse a través del paso existente entre los espigones del Muelle de Calvo Sotelo y el Muelle del Este, que cuenta con una amplitud de 200 m.

#### 3.2. Accesos ferroviarios

La zona cuenta con red ferroviaria. Existe una línea que discurre por los muelles de Palloza y Linares Rivas, por detrás de las lonjas y los edificios de armadores, respectivamente. Penetra en el muelle pesquero desde el muelle de San Diego, y sale de él poco después de bifurcarse frente a la puerta de la Plaza de Orense.

#### 3.3. Accesos viarios

La accesibilidad viaria a este área viene determinada por dos ejes de importancia:

1. Existen varias posibilidades de acceder a la Zona de Servicio desde el exterior. De ellas, la principal es la entrada por el extremo de la Avenida de Ramón y Cajal, que no pertenece a la delimitación portuaria, donde confluyen la Avenida del General Primo de Rivera y la carretera de acceso a Oza, que sí pertenecen al Puerto.

A la Avenida del General Primo de Rivera desembocan otras calles de la ciudad, como la de Concepción Arenal y la Cuesta de la Palloza, con accesos regularizados mediante semáforo.

2. Por el interior de la Zona de Servicio existe una vía, proveniente del acceso por el Muelle de San Diego, que permite el tránsito de vehículos privados y mercancías desde la puerta de la Plaza de Orense (en la base del Muelle de Calvo Sotelo).

Esta vía discurre paralela al Muelle de Linares Rivas, entre el tinglado y los almacenes de armadores; se prolonga por detrás de las instalaciones del Muelle de La Palloza y desemboca en las cercanías de la puerta de acceso al Puerto por el Muelle de San Diego. Esta puerta permite la conexión del puerto pesquero con la carretera de acceso a Oza, por el Sur, y con la ciudad, por el Norte.

Es importante señalar que la vía descrita sólo tiene enlace con el exterior en dos puntos, que son las citadas puertas de San Diego y Plaza de Orense.

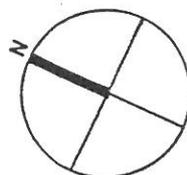
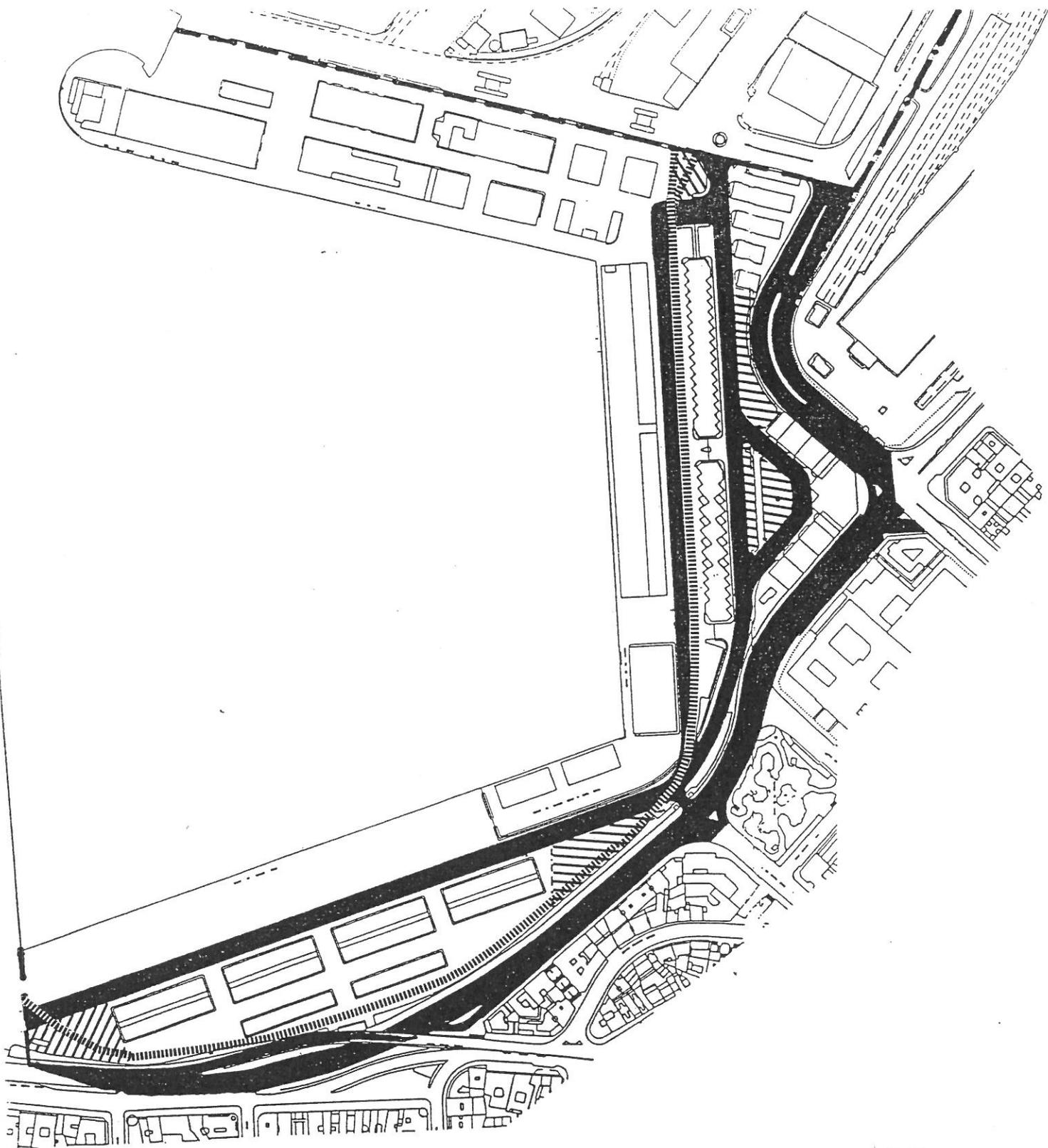
A la carretera de Oza confluyen la Avenida de Ramón y Cajal, que no pertenece a la Zona de Servicio, la Avenida del General Primo de Rivera. Esta vía, que se encuentra dentro de la delimitación portuaria, discurre paralela al Muelle de Linares Rivas por detrás de éste, a una cota más elevada que la del Puerto.

### 3.4. Conclusiones

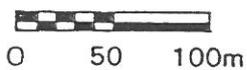
La accesibilidad por vía marítima es buena, como lo es la del Puerto de La Coruña, en general.

El área disfruta de una buena accesibilidad viaria, tanto peatonal como rodada, y goza de buenos enlaces con el entramado viario de la ciudad. Todas las vías que de alguna forma afectan a la zona tienen un importante volumen de tráfico.

Más dudoso resulta el hecho de que apenas exista control de entrada peatonal en las zonas donde se desarrollan actividades puramente portuarias. Este hecho genera un claro conflicto de usos, aparte de lo que supone la coexistencia frecuente de un gran trasiego de maquinaria y mercancías con ciclistas o peatones que pasean (como ocurre en el Muelle de Linares Rivas).



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

RED VIARIA Y FERROVIARIA

||||| VIA FERREA  
//// APARCAMIENTOS

5.5

#### 4. Situación legal del suelo

##### 4.1. Clasificación según Convenio de Colaboración entre Autoridad Portuaria y Ayuntamiento

Suelo de actuación Municipal	22.104 m2	12,48%
Suelo de actuación conjunta Ayuntamiento-AP	-	-
Suelo de actuación Portuaria	155.088 m2	87,52%
<i>Superficie total del área</i>	<i>177.192 m2</i>	<i>100,00%</i>

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	11.003 m2	6,20%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	166.189 m2	93,80%
<i>Superficie total del área</i>	<i>177.192 m2</i>	<i>100,00%</i>

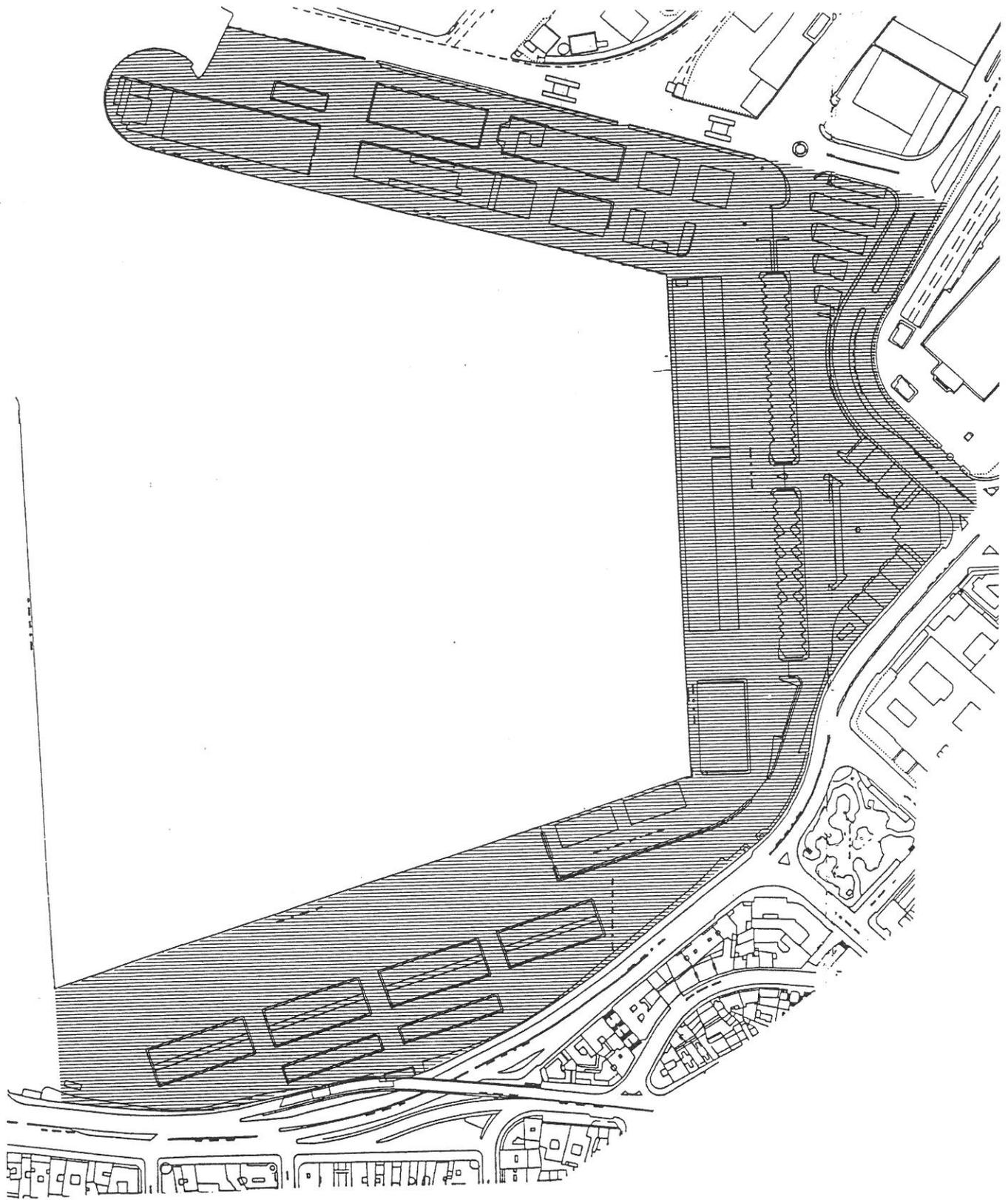
##### 4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

La clasificación del suelo asignada a este área es la de Suelo Urbano, y la subclasificación, de suelo simplemente consolidado. La calificación concreta es la de puerto pesquero. El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de suelo que cuenta con calificación global definitiva como zona portuaria.

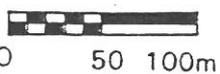
##### 4.4. Conclusiones

La zona descrita tiene una pequeña parte de su superficie en régimen de concesión. Estas concesiones (salvo el Centro de Transformación de electricidad situado en el Muelle de La Palloza) cuentan con amplio plazo de caducidad, pero representan solamente un 6,20% de la superficie total. Por tanto, 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 amplia 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 (87,52% del total), y zonas de competencias exclusivamente municipales (12,48%). Esta última superficie corresponde a viales, por lo que no afecta a la zona de actividad puramente portuaria.



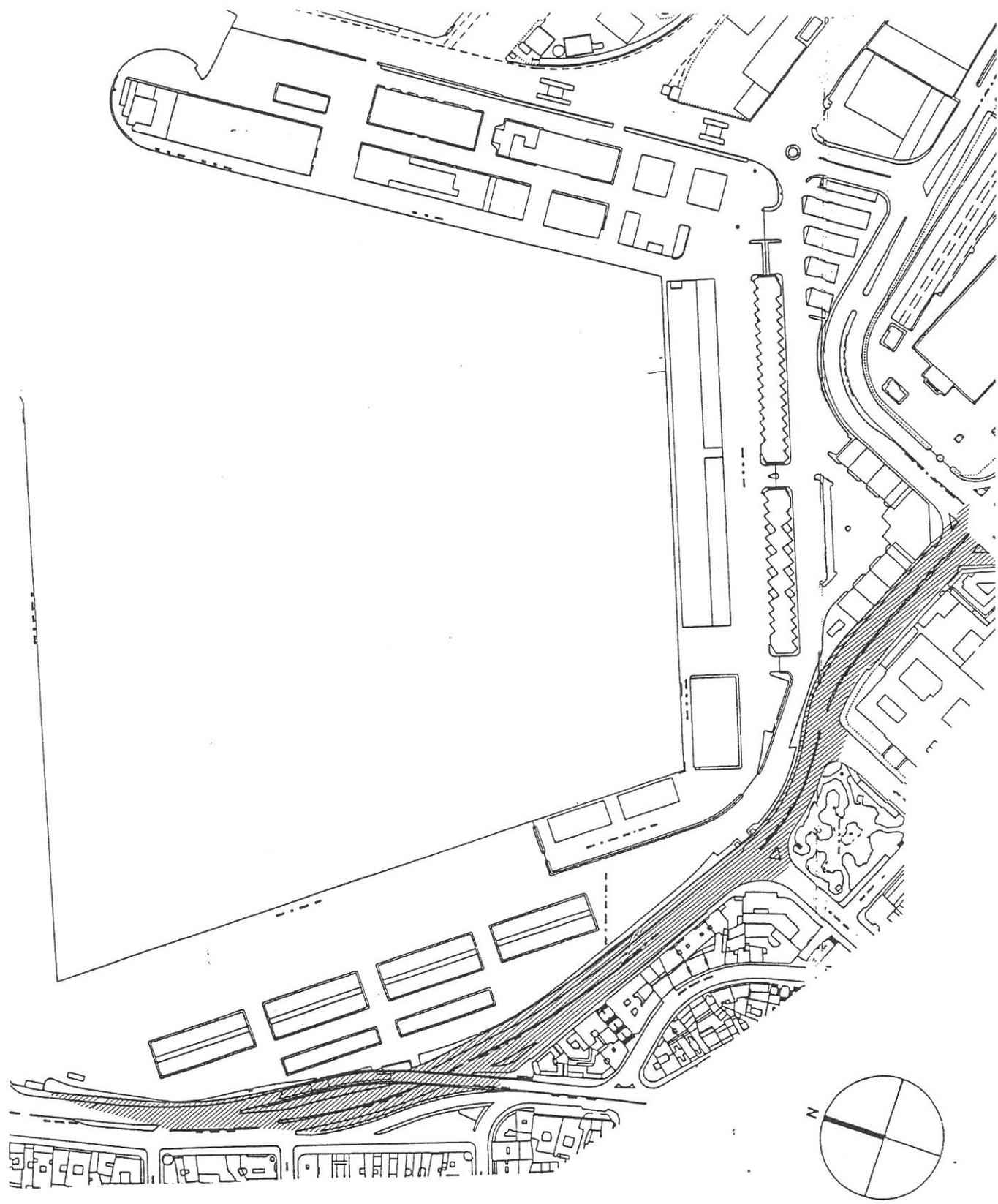
ESCALA 1 : 4000



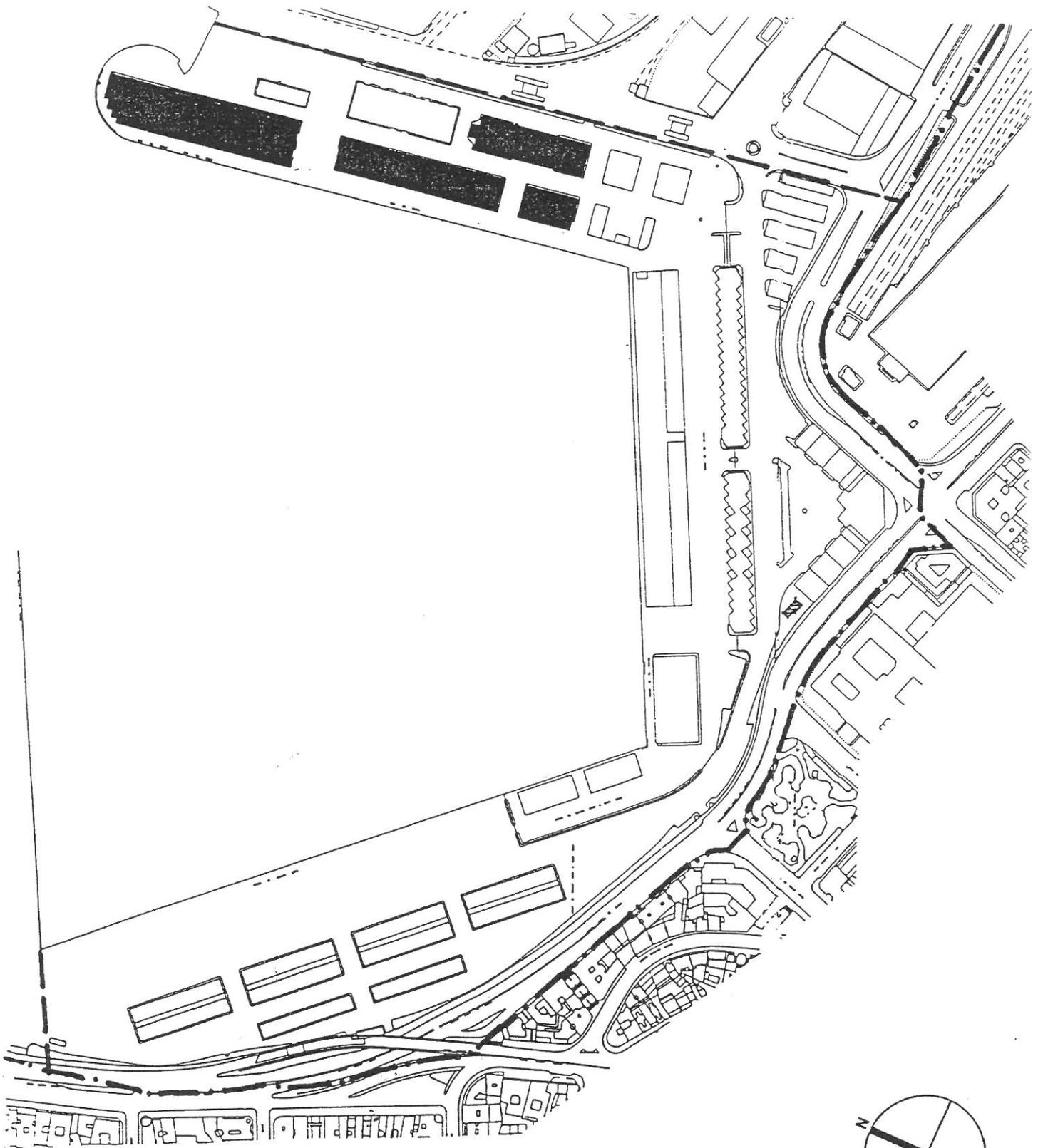
AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

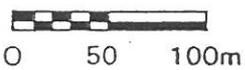
5.6



ESCALA 1 : 4000	AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO	
0 50 100m	SUELO ACTUACION MUNICIPAL	5.7



ESCALA 1 : 4000



**AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO**

CONCESIONES QUE CADUCAN ANTES  
DEL 1º DE ENERO DEL 2000

CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL  
1º DE ENERO DEL 2004

5.8

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

Se puede decir que el área de estudio está ordenada casi en su totalidad, tanto en lo que se refiere a la red viaria interna, como en lo relativo a la disposición de la edificación. Cada uno de los tres muelles tiene una dedicación específica y cuenta en mayor o menor medida con las instalaciones necesarias.

Varias áreas dentro de la zona se encuentran separadas mediante vallas y cuentan con instalaciones de control de accesos (casetas de vigilancia de la Guardia Civil, por ejemplo). Existen asimismo algunos parterres de aparcamiento ordenado.

### 5.2. Cuadro de usos pormenorizados

	superficie	% sobre total
Red viaria	26.836 m2	15,14%
Estacionamiento	5.815 m2	3,30%
Red ferroviaria	(115 m)	
Maniobra y manipulación de mercancías	59.581 m2	33,59%
Almacenaje descubierto	11.955 m2	6,74%
Almacenaje cubierto	33.734 m2	19,03%
Industrial	10.932 m2	6,20%
Espacios libres anejos al viario	28.339 m2	16,00%
<i>Superficie total</i>	<i>177.192 m2</i>	<i>100,00%</i>

Destaca, sobre la superficie total del área, el terreno que ocupa el espacio para maniobra y manipulación de mercancías (33,69%). Se trata de la amplia plataforma que requiere el tráfico de mercancías portuario. Es asimismo de gran tamaño el terreno dedicado a almacenaje, que alcanza el valor del 28,57% sobre el total.

La importancia de la red viaria en esta zona queda reflejada por el área que ocupa: un 15,14%, con otro 16,00% de espacios libres anejos y un 3,30% para estacionamiento, especialmente de vehículos pesados y semipesados.

La inexistencia de parques, zonas peatonales o equipamiento nos habla del carácter esencialmente comercial de esta parte del Puerto.

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

En este área se encuentran varios edificios tipológicamente interesantes, que pueden clasificarse como de arquitectura industrial.

El primero de ellos es la cubierta de básculas, una estructura de losas de hormigón visto apoyada sobre pilares de hormigón también vistos. Está emplazado en el vertice Sur del área.

La lonja del muelle de la Palloza es una nave de hormigón con una cubierta muy interesante, además de tener unos murales en sobrerrelieve que caracterizan visualmente la zona.

La fabrica de hielo es un gran edificio de gran presencia en el área, cuyas características y tipología de fachada que lo convierten en un buen ejemplo de arquitectura para la industria.

La nave de PEBSA es también un edificio de grandes dimensiones, con características similares al edificio frigorífico y con el que conforman un conjunto arquitectónicamente interesante y de mucha presencia en la zona.

Por último cabe citar las casetas de guardia y las rejas del acceso sur, en la Avenida del General Primo de Rivera.

### 5.4. Conclusiones

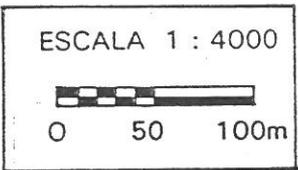
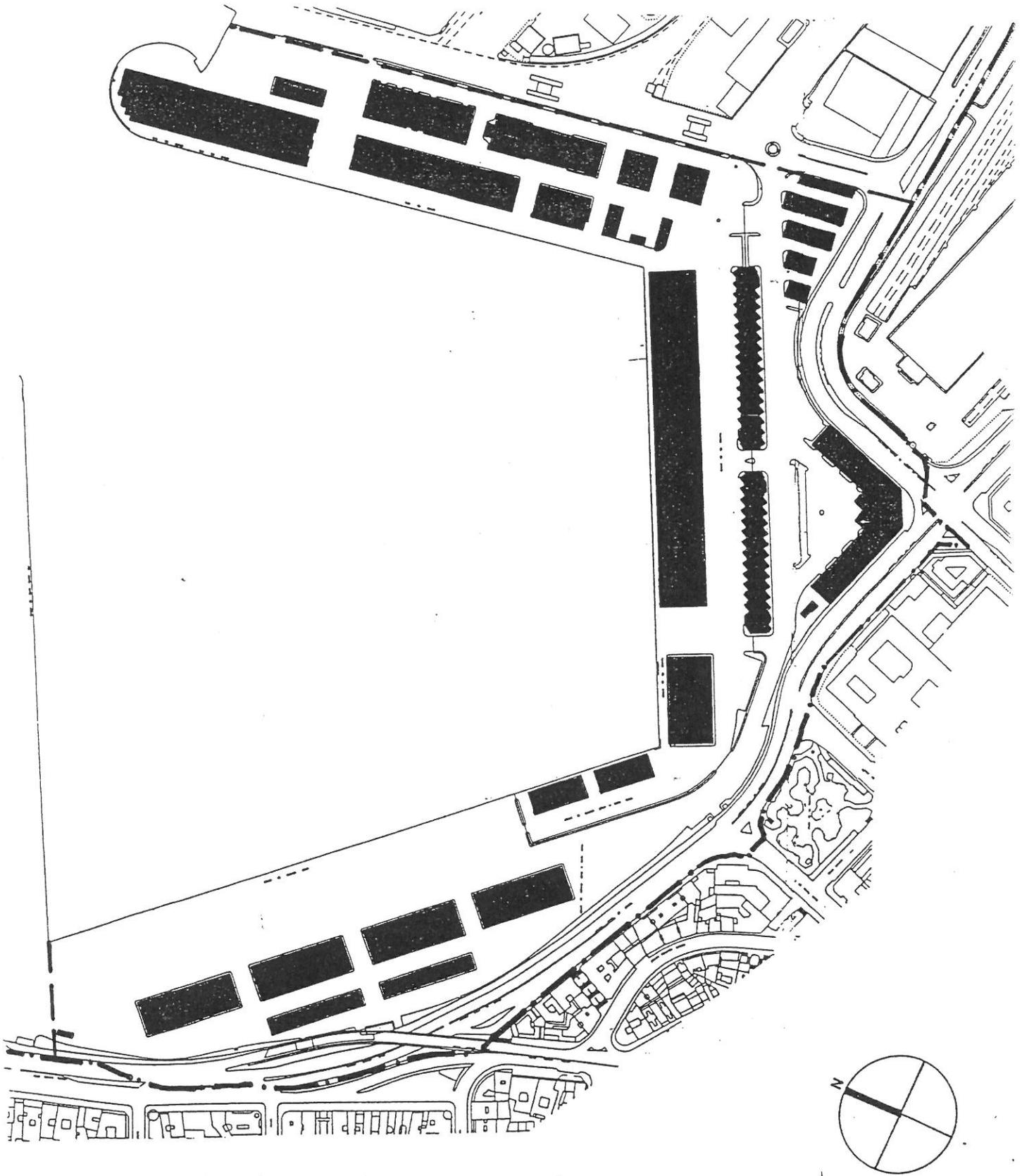
Nos encontramos ante un área que se encuentra ordenada casi en su totalidad. A pesar de este hecho, existen en la zona ciertos conflictos derivados de la ordenación.

El primero de ellos es la poca utilidad de las vallas para aislar las áreas de actividad portuaria del tráfico rodado y peatonal, debido al reducido control de accesos.

Otro problema importante es la aparente insuficiencia de acondicionamiento de espacios para estacionar, especialmente vehículos pesados, lo que motiva que en ciertos lugares (como ocurre tras el Muelle de Linares Rivas) el aparcamiento se realice de forma desordenada.

Algo similar ocurre con las áreas de almacenamiento al aire libre junto a los edificios, que en ocasiones se convierte en un acopio anárquico de piezas de utillaje o desperdicios.

Por último, existe un aparente conflicto de borde entre la frontera de la Zona de Servicio tras el Muelle de Linares Rivas y la vía que discurre sobreelevada. La altura de las naves almacenes de los armadores y el trazado de la vía motiva que esta zona quede aislada del resto.



AREA N° 5 - PUERTO PESQUERO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

5.9

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

### 6.1. Nivel de centralidad del área

La Dársena Pesquera se encuentra cercana a la zona urbana y cuenta con varios viales y accesos rodados que la relacionan estrechamente con la ciudad, aunque la actividad que se desarrolla en su recinto es puramente portuaria. Por este motivo, el nivel de centralidad puede considerarse como medio.

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

La zona queda delimitada en tierra por viales rodados, tras los cuales se encuentra la fachada de la ciudad. El borde urbano en este área es de baja calidad.

Este hecho se acentúa en la zona trasera del Muelle de Linares Rivas, cuya zona de borde la crea la Avenida del General Primo de Rivera. Este vial sobreelevado, que soporta un gran número de vehículos a elevada velocidad, ofrece a la zona desde el Puerto una visión de barriada suburbial.

Respecto a las actividades portuarias desarrolladas en esta zona, puede afirmarse que no generan impacto negativo sobre la ciudad.

### 6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área

"Los rederos del Puerto coruñés afirman que trabajan en unas condiciones tercermundistas". A cambio de que abandonaran las parcelas donde estaban, la Junta del Puerto les ofreció unas casetas en la Avenida de Linares Rivas sin agua corriente u otros servicios, prometiéndoles para más tarde mejoras que no se cumplieron (hasta entonces). IG, 3/III/90.

"Usuarios de la lonja coruñesa califican las instalaciones como de las mejores del país". Aún así, se quejan de que la Junta les da un almacén que Sanidad clausura; que han de costearse la fabricación de agua salada, y que existen numerosas zonas acotadas. VG, 9/II/91.

"El aumento de trabajo en el puerto coruñés obliga a doblar los turnos de estibadores". Problemas por falta de estibadores. VG, 26/III/91.

"Los arrastreros coruñeses buscan otros puertos con mejores ayudas". Describe por qué los arrastreros con base en La Coruña se van a puertos vascos: el precio del gasoil es menor y el suministro se prolonga durante el día. IG, 21/VI/91.

"Los mayoristas de pescado creen que se está dejando derrumbar el Puerto Coruñés". Por causa de la adjudicación de la lonja de Sada a empresarios ligados al Puerto de la Coruña. VG, 30/VI/91 y 5/VII/91.

"Preocupación en el puerto coruñés ante el éxodo de buques pesqueros". Alarma ante este hecho, masivo en 1991, y sus efectos negativos. VG, 6/VII/91; IG, 12 y 25/VII/91; DG, 20/X/91.

"Preocupación entre mayoristas y comerciantes por el decaimiento de la actividad del puerto pesquero coruñés". Reuniones de afectados del sector de pesca por ese motivo. VG, 12/VII/91; CG, 13/VII/91.

Estupor por la fuga de pesqueros a Ondárroa, negada por el director de la Junta del Puerto de La Coruña. VG, 25/VII/91 y 2/VIII/91.

"El Puerto de La Coruña perderá la mitad de sus pesqueros para 1992". La razón es la permisividad del puerto coruñés, que acepta el pescado proveniente de barcos ilegales que esquilman los caladeros, según el Conselleiro de Pesca de la Xunta. IG, 3/VIII/91.

"Flota coruñesa: las vacas flacas". Decae el volumen de pesca en el Puerto de La Coruña, debido a las ventas de barcos a los vascos y las banderas panameñas. IG, 4/VIII/91.

"Contestación al Director del Puerto de La Coruña". Carta de Jesús Etchevers, vicepresidente de ARPESCO, al Director de la Junta del Puerto de La Coruña, criticando múltiples cuestiones como las tarifas, las autorizaciones a barcos ilegales, banderas, etc. IG, 11/VIII/91.

"El Puerto de La Coruña es una verdadera guarida de piratería". Entrevista a Etchevers, en la que critica diversos aspectos de gestión del Puerto de La Coruña: banderas de conveniencia, ventas al País Vasco, etc. ECONOMIA, VIII/91.

"El Puerto de La Coruña ha dejado al de Ondárroa el primer puesto en descargas de pescado fresco". Las restricciones crediticias y la incertidumbre que rodea la actividad portuaria, causas de las ventas de barcos. VG, 11/IX/91.

"PEBSA no descarga bacalao en La Coruña porque resulta más barato hacerlo en Vigo". Posible cierre de esta empresa en La Coruña. IG, 25/IX/91; CG, 24/IX/91; IG, 25, 26 y 28/IX/91; IG, 13/X/91.

"El Puerto de La Coruña ya no es el primero de España". La Consejería de Pesca negociará créditos para recomprar los barcos a los vascos. CG, 11/III/92.

"Los armadores prefieren mejores lonjas en vez de la dársena de Oza". Los armadores lo consideran un despilfarro ya que en 1993 entra en vigor una normativa que no cumplen las lonjas del puerto. IG, 7/V/92.

"El Sindicato Mariñeiro denuncia el deterioro del puerto de La Coruña". Como consecuencia de la actividad petrolera y el abandono de la pesquera, a causa de la continua venta de los barcos al País Vasco desde hace año y medio. CG, 8/VII/92.

"Mayoristas culpan a SESTICO (Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba) del declive del Puerto de la Coruña". Los exportadores del pescado afirman que los servicios portuarios son caros y deficientes. VG, 11/I/94.

"Toneladas de basura flotan en aguas interiores de la lonja de A Coruña". Es responsabilidad de la Capitanía del puerto hacer cumplir las normativas. CG, 11/VIII/94.

## **7. Conclusiones del análisis**

La zona está plenamente dedicada a las actividades pesqueras y, pese a la problemática descrita en apartados anteriores, resulta de gran importancia para el conjunto del Puerto. Es, además, área de carácter casi exclusivamente portuario, tanto por actividad como por morfología.

Quedan por resolver, sin embargo, las cuestiones de restricción de accesos, el saneamiento general de las zonas de almacenaje al aire libre y la banda de contacto con la ciudad.

## AREA N° 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

### 1. Datos físico - funcionales

#### 1.1 Descripción

El área esta formada por la superficie ocupada por el Muelle del Centenario, adosado perpendicularmente al Muelle del Este en su extremo nororiental.

#### 1.2. Superficies

Superficie edificada	15.160 m <sup>2</sup>	12,47%
Superficie sin edificar	106.420 m <sup>2</sup>	87,53%
<i>Superficie total</i>	<i>121.580 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

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

Muelles	1.060 m	65,07%
Muros costeros y obras de defensa	549 m	33,70%
Costa baja	20 m	1,23%
<i>Longitud total</i>	<i>1.629 m</i>	<i>100,00%</i>

#### 1.4. Características técnicas

##### Muelle del Centenario Norte

Fecha de construcción:	1984
Longitud:	540 m
Calado:	16,50 m
Tipo de utillaje:	8 grúas tipo pórtico eléctricas de 300 T/hora
Uso principal:	graneles
Ancho total Muelle del Centenario:	185,75 m
Estado:	bueno, operativo

## Muelle del Centenario Sur

Fecha de inicio de su construcción:	1995
Longitud:	450 m
Calado:	11,00 m
Tipo de utillaje:	carece
Uso principal:	graneles
Ancho total Muelle del Centenario:	185,75 m
Estado:	en construcción

### 1.5. Conclusiones

La línea de costa está formalizada en su totalidad como muelles e instalaciones portuarias.

## 2. Tráfico marítimo

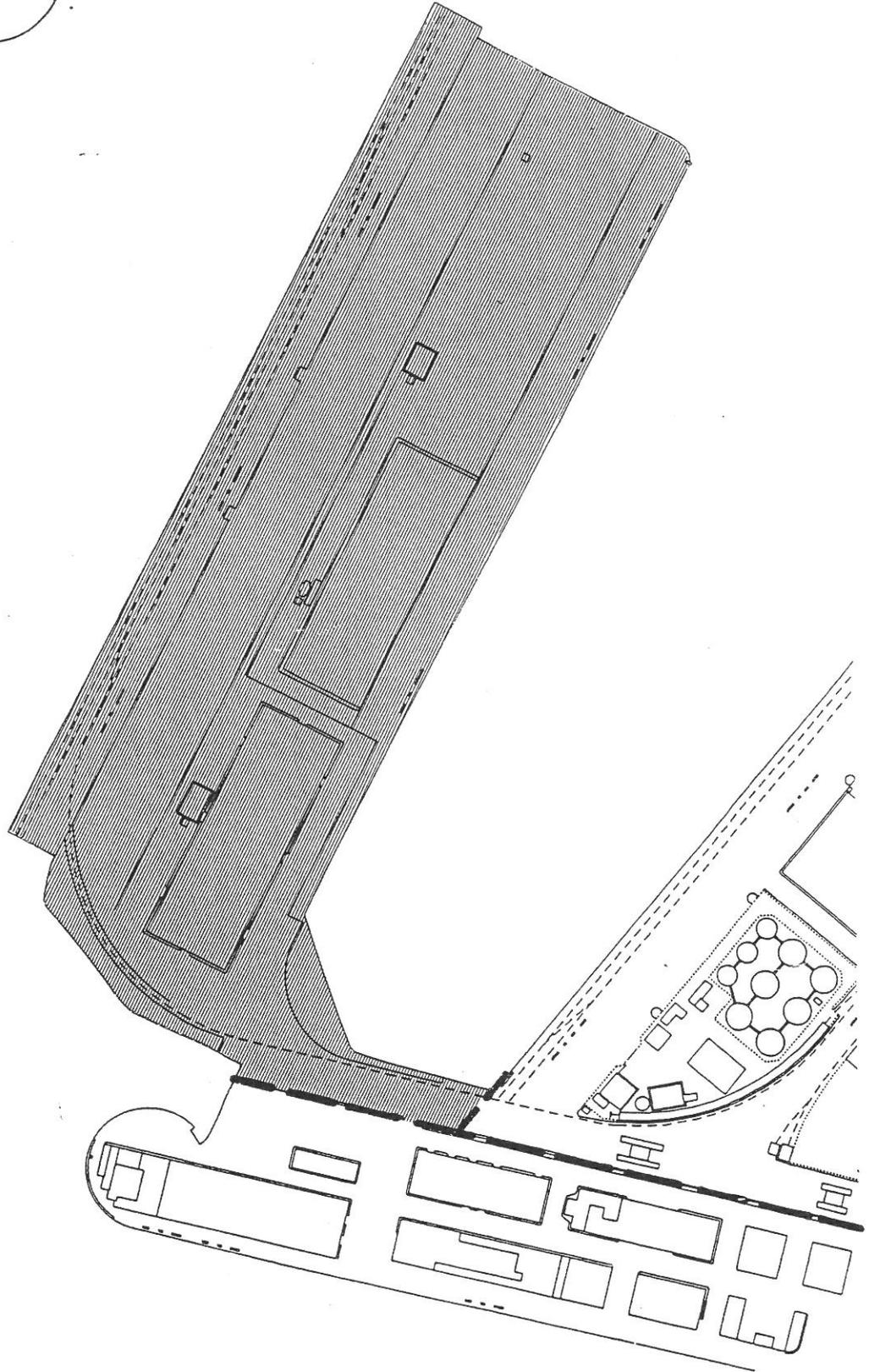
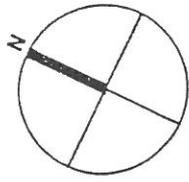
El Muelle del Centenario se construye con el objetivo de cubrir dos necesidades portuarias concretas: por un lado, el gran aumento de tráfico de carga seca, que se estimaba en un 100% para el período entre 1976 y 1985, y, por otro, la tendencia creciente del tonelaje de los buques de graneles sólidos, para los que se requerían muelles de gran capacidad de almacenamiento y calado suficiente.

La realidad fue que el tráfico de 1976 se duplicó ya en 1980, y la evolución de las cifras se ha mantenido en constante aumento desde entonces:

### EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL MUELLE DEL CENTENARIO (Tm, 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Graneles	M. General	Total (1)
1984	---	251.865	62.037	313.902
1985	37.861	676.681	157.349	871.891
1986	2.650	773.281	48.547	824.478
1987	2.674	848.323	19.839	870.836
1988	1.863	1.006.106	13.009	1.020.978
1989	6.214	1.648.086	8.165	1.662.465
1990	6.360	1.413.335	15.026	1.434.721
1991	711	1.309.448	22.323	1.332.482
1992	360	1.882.698	16.820	1.899.878
1993	2.072	1.874.109	16.950	1.893.131

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



ESCALA 1 : 4000

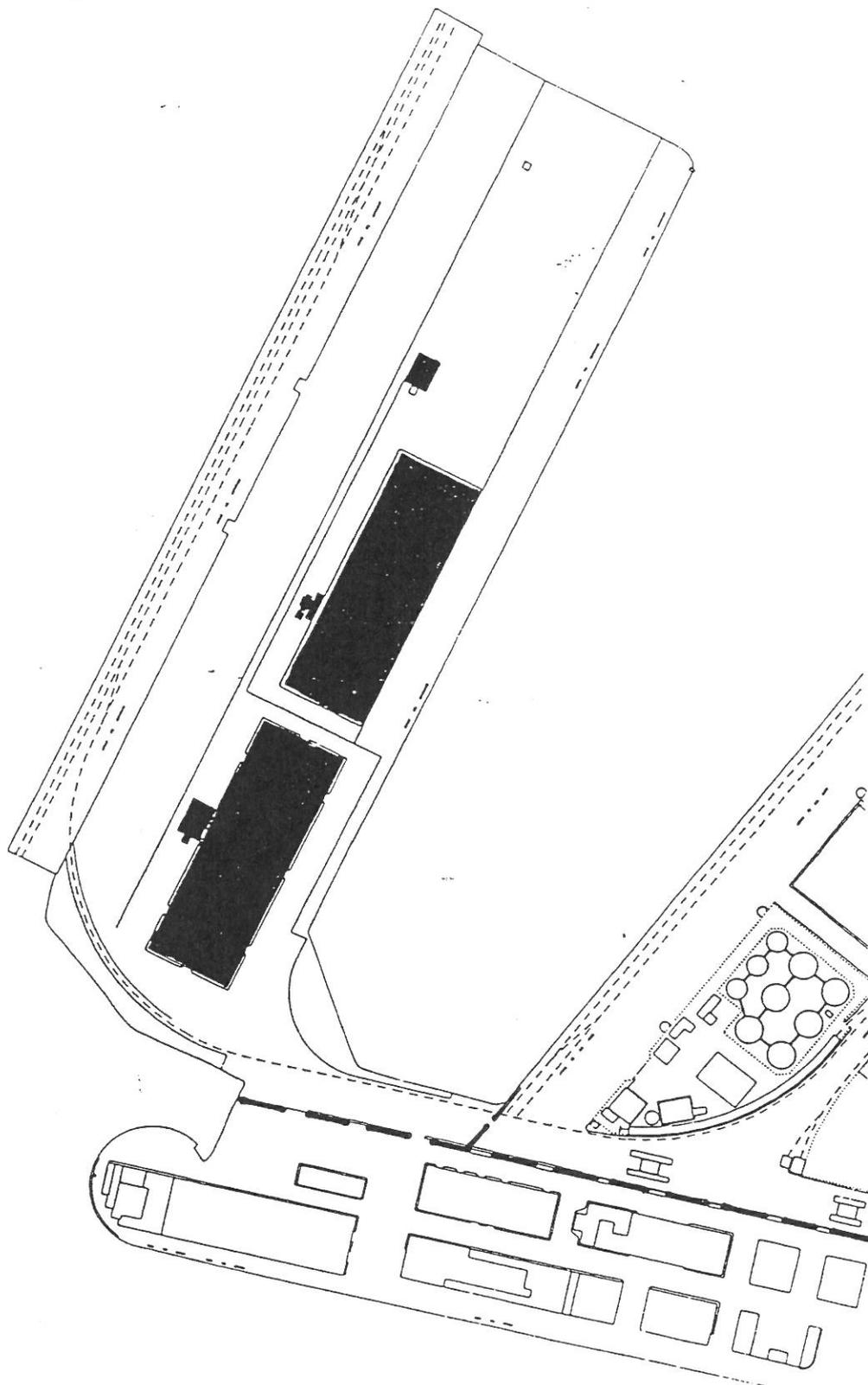
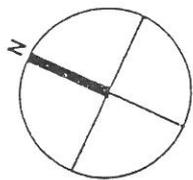


0 50 100m

AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

DELIMITACION DE AREA

6.1



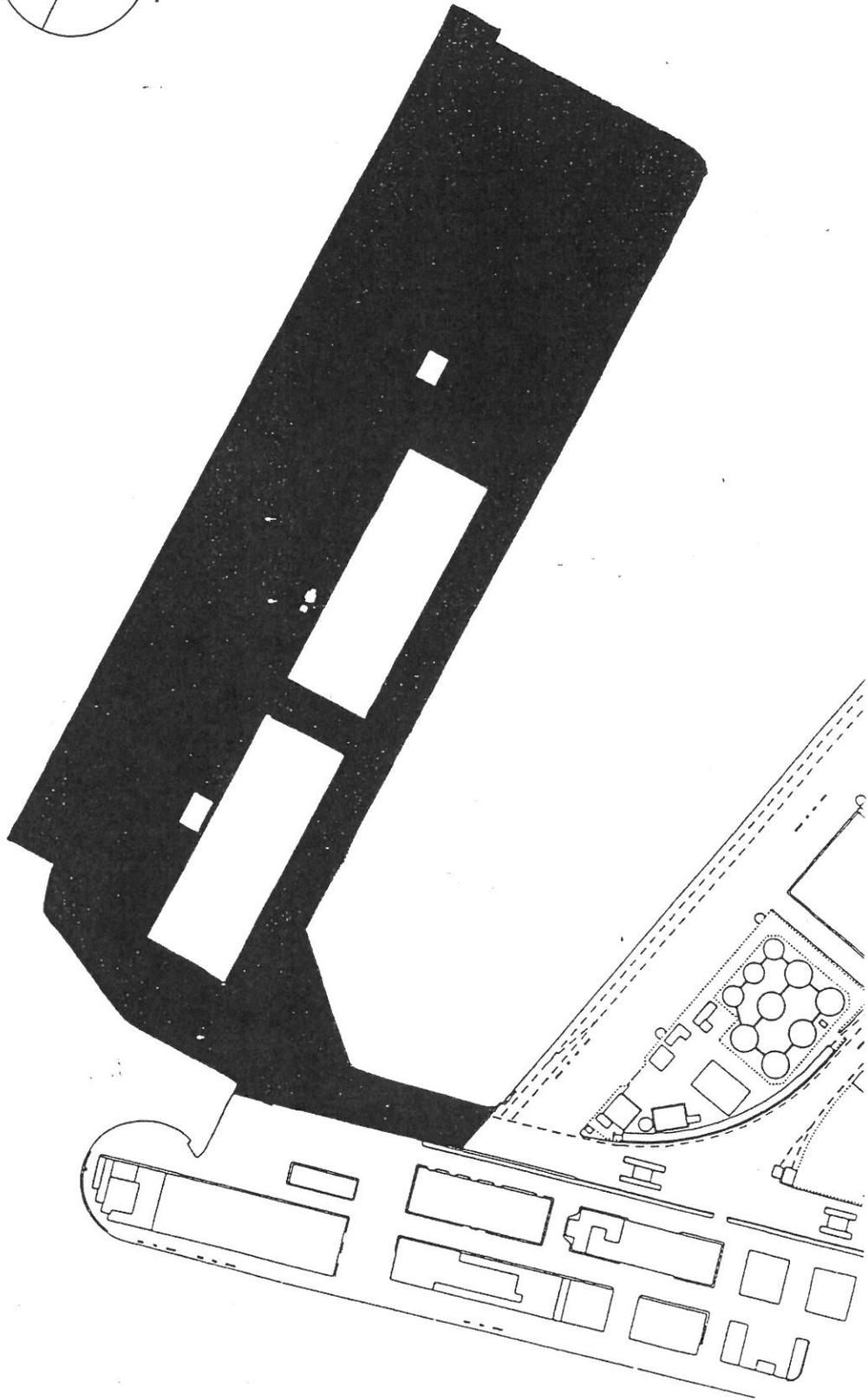
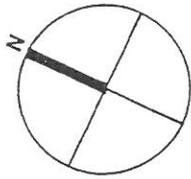
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

SUPERFICIE EDIFICADA

6.2



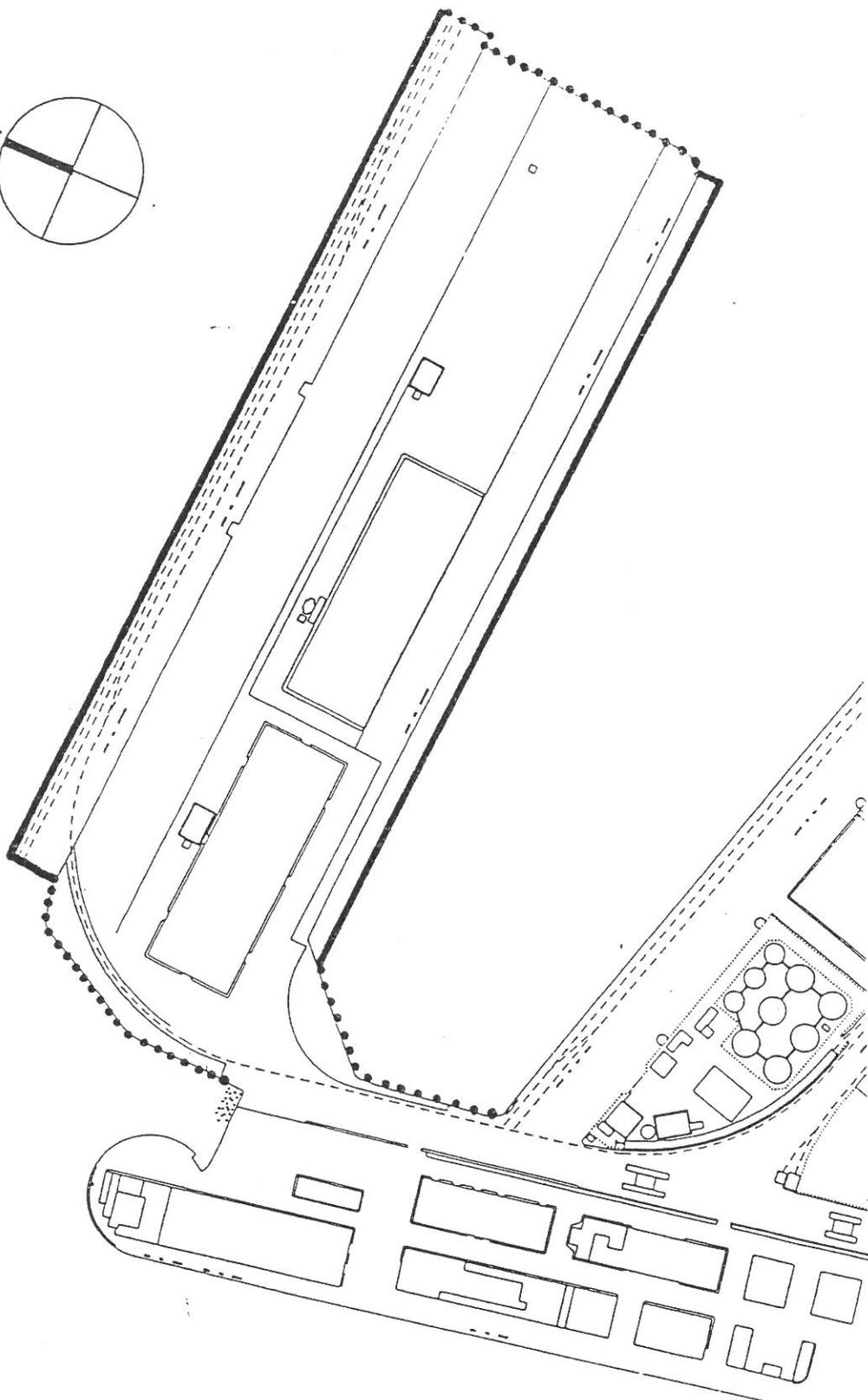
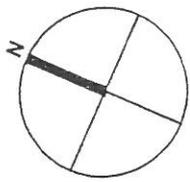
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

6.3



ESCALA 1 : 4000



### AREA N° 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

TIPOLOGIA DE COSTA

— MUELLES  
●●● MUROS Y OBRAS DEFENSA  
▨▨▨ COSTA BAJA

6.4

### 3. Accesibilidad

#### 3.1. Por vía marítima

Para acceder al Muelle apenas es necesario penetrar en la bahía portuaria, puesto que el espigón se prolonga hacia el exterior de ésta.

#### 3.2. Accesos ferroviarios

El Muelle del Centenario cuenta con una línea ferroviaria, que proviene del Muelle de San Diego y se prolonga para dar servicio a lo largo de la banda norte del muelle.

Esta línea atraviesa el Muelle de San Diego y enlaza con la Estación de RENFE, desde la que se realiza la distribución de mercancías descargadas en el Muelle.

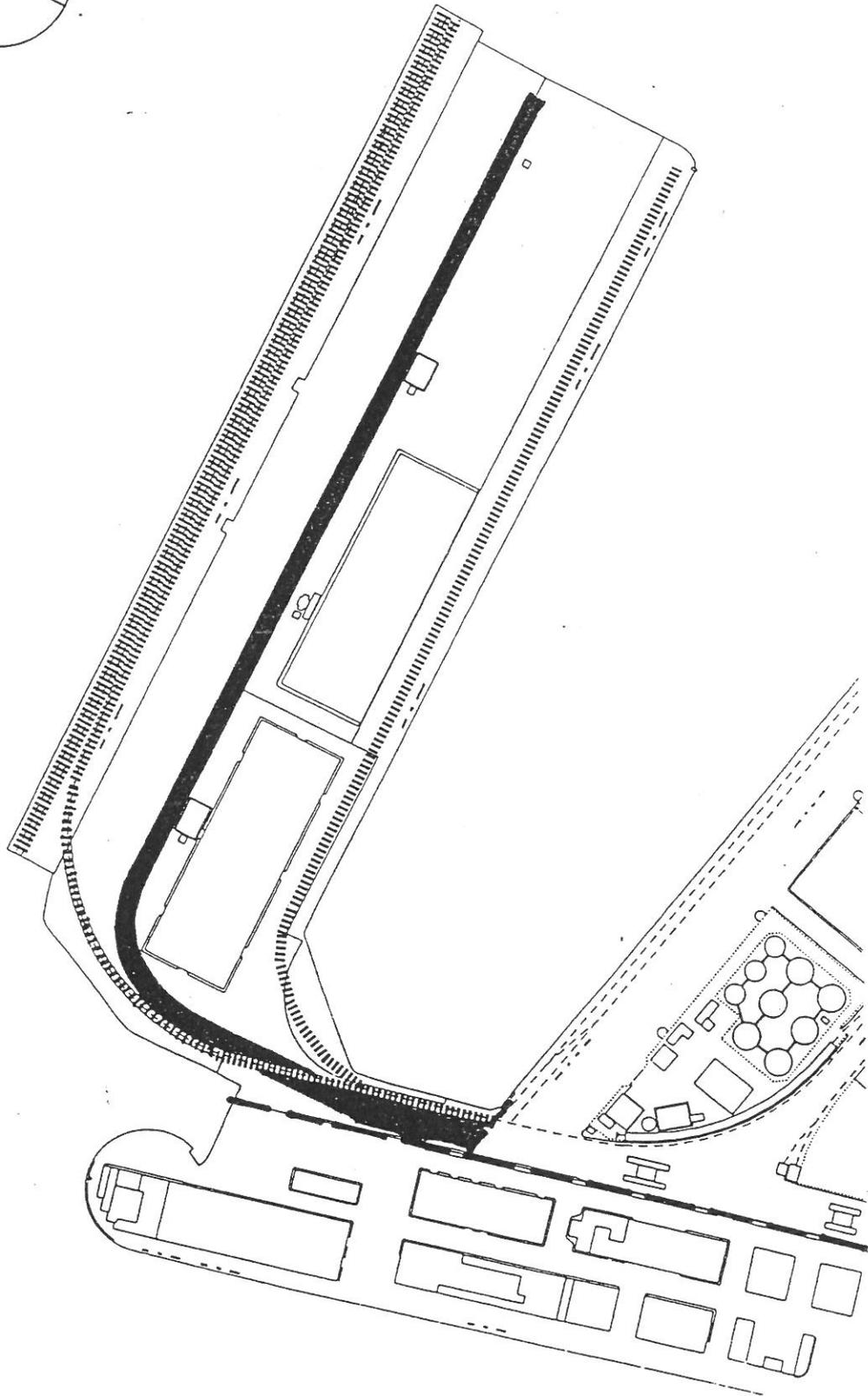
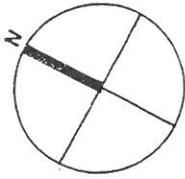
#### 3.3. Accesos viarios

Al la zona de estudio se accede a través de una vía que discurre paralela al Muelle del Este (que proviene del importante acceso desde la puerta de San Diego), y que, al acceder al Muelle del Centenario, se bifurca en dos ramas que sirven a la banda norte del Muelle y a la sur, respectivamente.

#### 3.4. Conclusiones

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

Otro tanto puede decirse de la accesibilidad ferroviaria o por carretera. El Muelle cuenta con enlaces directos con la Estación de RENFE y con el entramado viario metropolitano (a través del acceso de San Diego), lo cual facilita enormemente el trasiego de mercancías desde y hacia el Muelle.



<p>ESCALA 1 : 4000</p>  <p>0 50 100m</p>	<p>AREA N° 6 - MUELLE DEL CENTENARIO</p>
<p>RED VIARIA Y FERROVIARIA</p>	<p>      VIA FERREA</p> <p>6.5</p>

#### 4. Situación legal del suelo

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

Toda la superficie que integra este área es suelo de competencias de actuación exclusivamente portuaria.

##### 4.2. Clasificación según situación legal

En la presente área no existe superficie en régimen de concesión.

##### 4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

La clasificación del suelo perteneciente a este área es la de Suelo Urbano. La Normativa es anterior a la construcción del Muelle del Centenario, por lo que no puede asignarse subclasificación de suelo alguna.

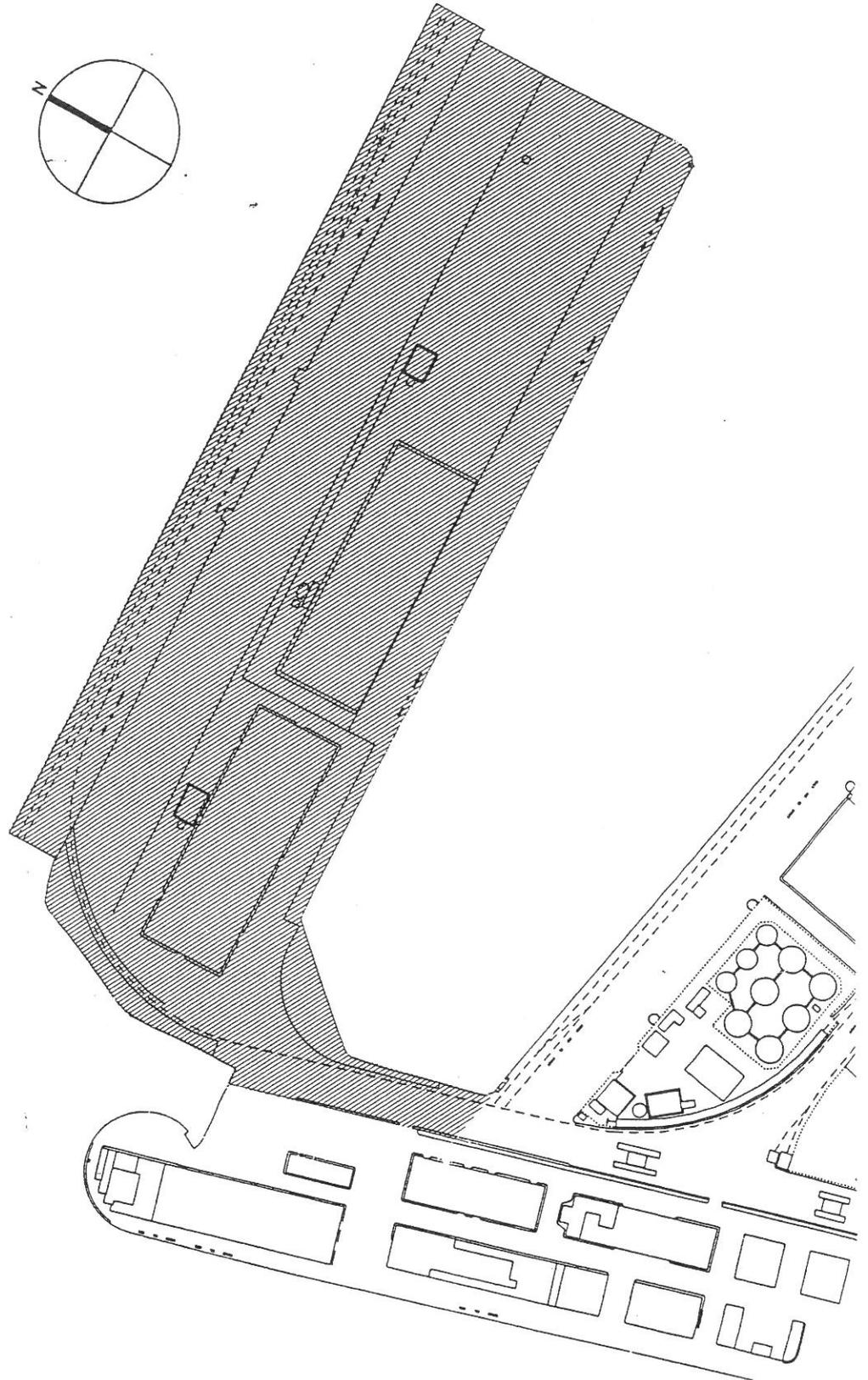
En el momento de la aprobación de la Normativa aún no se había realizado calificación concreta de la presente zona de estudio.

El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de suelo que cuenta con calificación global definitiva como zona portuaria, pero no es seguro suponer que esto rige también para el Muelle del Centenario.

##### 4.4. Conclusiones

La zona descrita no tiene ninguna superficie en régimen de concesión. Por tanto, la Autoridad Portuaria dispone de capacidad efectiva de actuación sobre toda ella en la actualidad.

Respecto a competencias en actuaciones urbanísticas, en virtud del Convenio de Colaboración del 27 de abril de 1990, toda esta zona es área de acción exclusivamente portuaria.



ESCALA 1 : 4000

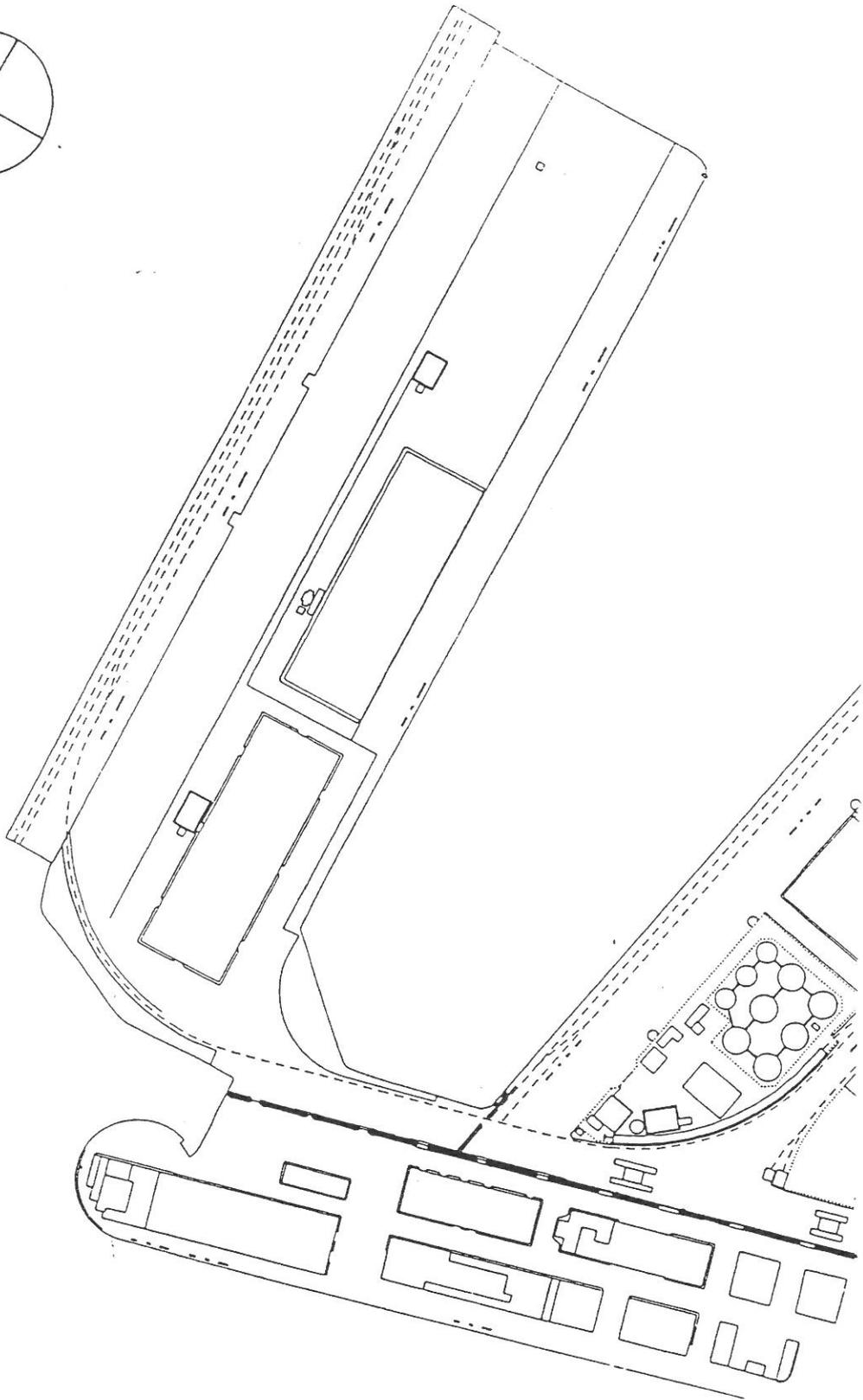
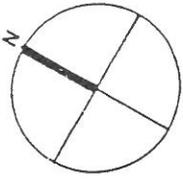


0 50 100m

AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

6.6



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

SIN CONCESIONES

6.7

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

Se puede decir que el área de estudio está ordenada casi en su totalidad, tanto en lo que se refiere a la red viaria interna, como en lo relativo a la disposición de la edificación. En la fecha de redacción del presente Plan, se están llevando a cabo obras de ampliación en la banda Sur del Muelle, lo que motivará que en breve plazo aumente su capacidad de servicio.

### 5.2. Cuadro de usos pormenorizados

	superficie	% sobre total
Red viaria	9.900 m <sup>2</sup>	8,14%
Red ferroviaria	2.440 m	---
Maniobra y manipulación de mercancías	65.158 m <sup>2</sup>	53,61%
Almacenaje descubierto	22.000 m <sup>2</sup>	18,09%
Almacenaje cubierto	14.701 m <sup>2</sup>	12,09%
Almacenaje en recintos	---	---
Industrial	408 m <sup>2</sup>	0,33%
Espacios libres anejos al viario	9.413 m <sup>2</sup>	7,74%
<i>Superficie total</i>	<i>121.580 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

Como cabe esperar, destaca, sobre la superficie total del área, el terreno que ocupa el espacio para maniobra y manipulación de mercancías (53.61%). Es asimismo de gran tamaño el terreno dedicado a almacenaje, que alcanza el valor del 30.18% sobre el total.

Prácticamente el resto de la superficie de la zona lo ocupan los viales y espacios libres asociados a éstos (8,14% y 7,74%, respectivamente), mientras que un 0,33% del total se reserva para uso industrial.

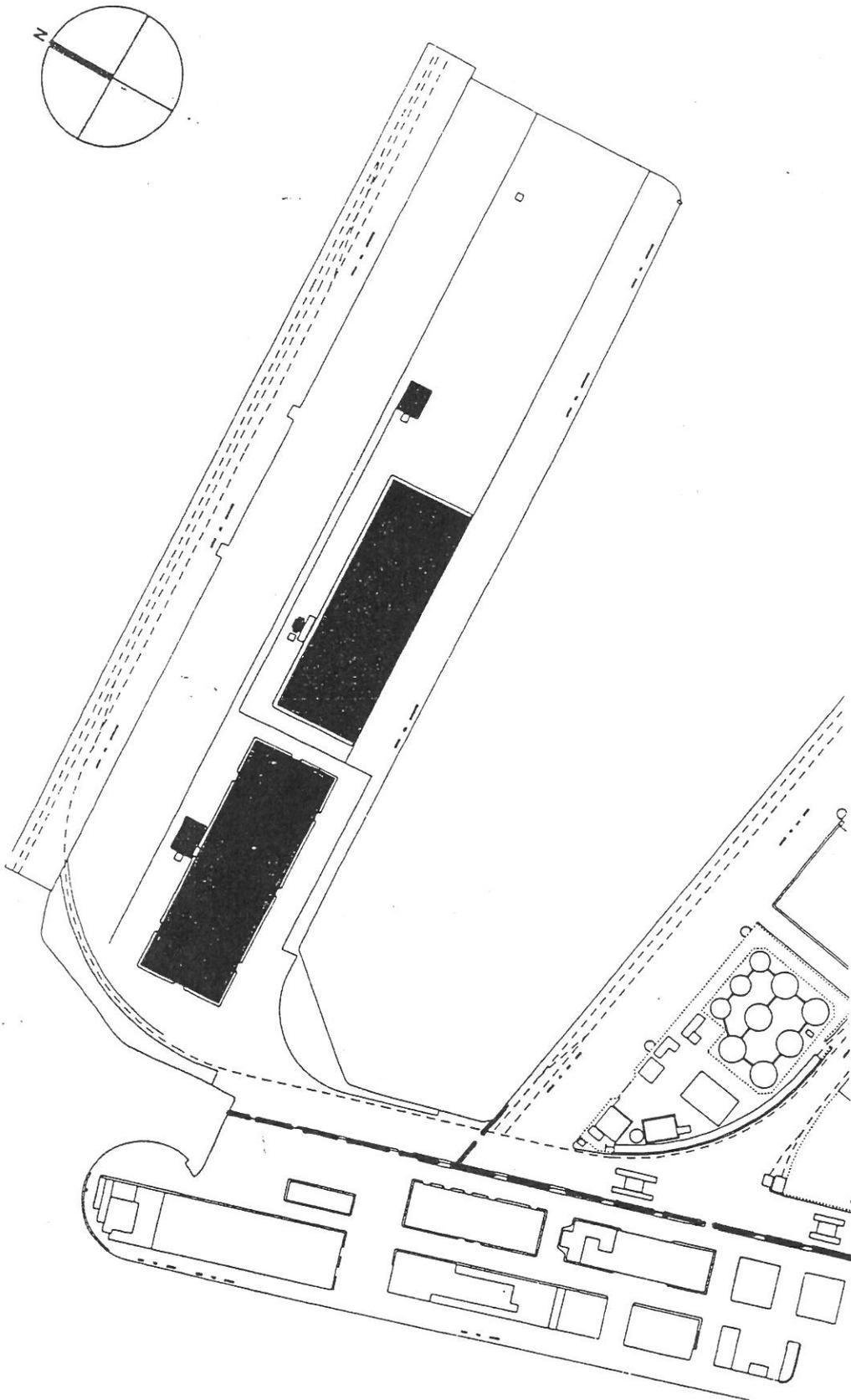
La inexistencia de parques, zonas peatonales o equipamiento nos habla del carácter esencialmente comercial de esta parte del Puerto.

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

En el área existen dos tinglados para almacenaje de grandes dimensiones, pero sin ningún interés arquitectónico ni estructural.

### 5.4. Conclusiones

Nos encontramos ante un área que se encuentra ordenada casi en su totalidad, acondicionada, en cuanto a espacios e instalaciones, para cumplir el uso que la caracteriza: la carga y descarga de graneles sólidos, fundamentalmente.



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

6.8

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

### 6.1. Nivel de centralidad del área

Respecto a la ciudad, el Muelle del Centenario se encuentra físicamente alejado del casco urbano y la actividad que en él se desarrolla es puramente portuaria. Sin embargo, la situación del Muelle en la Bahía portuaria hace que pueda ser fácilmente observado desde diversos puntos de la ciudad, circunstancia que le aporta cierto protagonismo como símbolo de la actividad del Puerto.

Podemos, pues, hablar de un nivel de centralidad medio para este área.

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

Los bordes que conforman la zona son las propias bandas de servicio del Muelle, tras las que se abre el mar, donde se realizan tareas portuarias. Entre el Muelle y la ciudad, se interpone el área de San Diego, de carácter similar.

Respecto a las actividades portuarias desarrolladas en esta zona, hay que señalar la existencia de quejas ciudadanas respecto a ciertas actividades que se realizan en el Muelle, como ocurre con la descarga de soja.

### 6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área

"Los buques hacen 'cola' para atracar en el Muelle coruñés de 'Centenario'". El Muelle del Centenario resulta insuficiente para dar cabida a la gran cantidad de buques previstos. IG, 9/I/90

"Variedades coruñesas". Artículo firmado por "QUELÉN", que se queja de las descargas de soja en el Puerto de La Coruña. IG, 11/V/91

## 7. Conclusiones del análisis

La zona en estudio resulta, por el tráfico de mercancías que en ella se desarrolla, de gran importancia para el conjunto del Puerto. Es además el área que más destaca respecto a carácter exclusivamente portuario, tanto por actividad como por morfología.

La gran presencia del Muelle del Centenario desde diversos puntos urbanos y portuarios obliga, pese a todo, a cuidar en lo posible el aspecto que éste ofrece al exterior.

## AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

### 1. Datos físico - funcionales

#### 1.1 Descripción

La presente área de estudio está conformada por el Muelle de San Diego y el sector adyacente a él, es decir, una banda en tierra de 300 metros de anchura media, limitada en su extremo Sur por el Muelle Petrolero y por el Muelle del Este en el extremo opuesto.

La zona se dedica principalmente al comercio de graneles sólidos y actividades de almacenaje, por lo que en ella se localizan diversas naves medianas y pequeñas.

#### 1.2 Superficies

Superficie edificada	42.168 m <sup>2</sup>	24,30%
Superficie sin edificar	131.259 m <sup>2</sup>	75,70%
<i>Superficie total</i>	<i>173.427 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

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

Muelles	668 m	96,00%
Muros costeros y obras de defensa	28 m	4,00%
<i>Longitud total</i>	<i>696 m</i>	<i>100,00%</i>

#### 1.4. Características técnicas

##### Muelle San Diego

Fecha de construcción:	1966
Longitud:	650,00 m
Calado:	10,00 m
Tipo de utillaje:	6 grúas tipo pórtico eléctricas de 100 T/hora
Uso principal:	tráfico de graneles y avituallamiento
Ancho total:	45,00 m
Estado:	bueno, operativo

### 1.5. Conclusiones

Una parte significativa de la superficie de tierra (24,30% sobre el total) está ocupada por edificación, lo que limita el espacio disponible para carga, descarga o manipulación de mercancías.

La línea de costa está prácticamente en su totalidad formalizada como muelle.

## 2. Tráfico marítimo

El Muelle de San Diego, inicialmente proyectado para actividades pesqueras, centra su actividad en el tráfico de graneles sólidos. Sus cifras de tráfico son las siguientes:

### EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL MUELLE DE SAN DIEGO (Tm, 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Graneles	M. General	Total (1)
1984	105.952	554.470	243.206	906.628
1985	84.293	346.717	227.216	658.226
1986	67.911	501.250	246.031	815.192
1987	68.539	359.446	128.999	556.984
1988	47.918	266.037	10.109	324.064
1989	60.012	365.452	26.306	451.770
1990	61.434	299.384	20.660	381.478
1991	44.893	419.504	28.474	492.871
1992	4.427	285.010	13.511	302.948
1993	1.588	295.943	285.815	583.346

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

Los valores reflejan un descenso de tráfico global en la década, que se ha visto reducido progresivamente en un 40%. Este descenso es especialmente acusado en la columna de Mercancía General, a pesar de un espectacular remonte en 1993.

### 3. Accesibilidad

#### 3.1. Por vía marítima

En apartados anteriores se ha descrito el acceso general a la Bahía del Puerto.

Para acceder en concreto al Muelle de San Diego, es necesario girar en el extremo del Muelle del Centenario y avanzar por el paso existente entre ambos muelles, cuya anchura es de 200 metros.

#### 3.2. Accesos ferroviarios

La zona cuenta 2.688 metros de línea férrea, que penetra a través de una puerta situada en el límite con el Puerto Petrolero, lo que representa la existencia de un acceso rápido y una fácil comunicación por ferrocarril.

Esta línea parte de la cercana Estación de San Diego, atraviesa la presente zona bordeando el área de almacenamiento de carbón y se bifurca para servir el Muelle de San Diego, tanto en el borde con el mar como al interior. Por último, se prolonga para dar servicio al Muelle del Centenario.

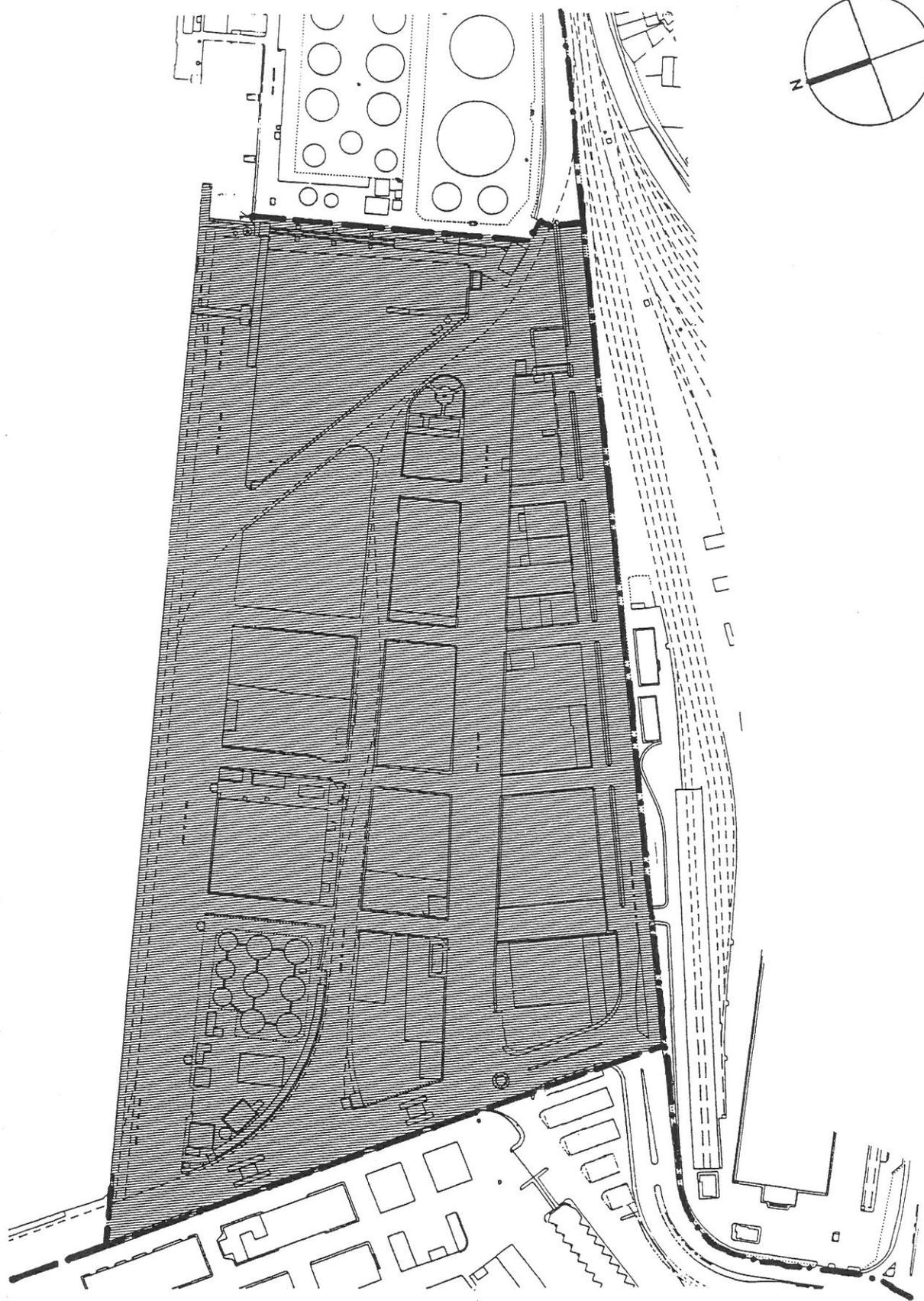
#### 3.3. Accesos viarios

Dentro de la Zona de Servicio, la presente área de estudio tiene una vía rodada importante que la bordea por el Oeste: es la carretera de acceso a la zona de Oza, que cuenta con dos carriles en cada sentido más otro carril de servicio por sentido, separado mediante parterre. De esta forma, el acceso a la banda de naves-almacén más cercana a la carretera es directo.

En la puerta de San Diego comienza un vial que da acceso al Muelle del Centenario. Esta vía, además, permite el servicio a dos calles del interior de la presente zona y al propio Muelle de San Diego.

Existe asimismo una puerta de acceso a esta zona, situada en el límite con el Puerto Petrolero, por donde entra la línea de ferrocarril y que permite la penetración rodada directa hasta el borde del Muelle.

Desde el exterior de la Zona de Servicio, la prolongación de la Avenida de Ramón y Cajal es el único acceso a la carretera de Oza, es decir, al interior del área portuaria.



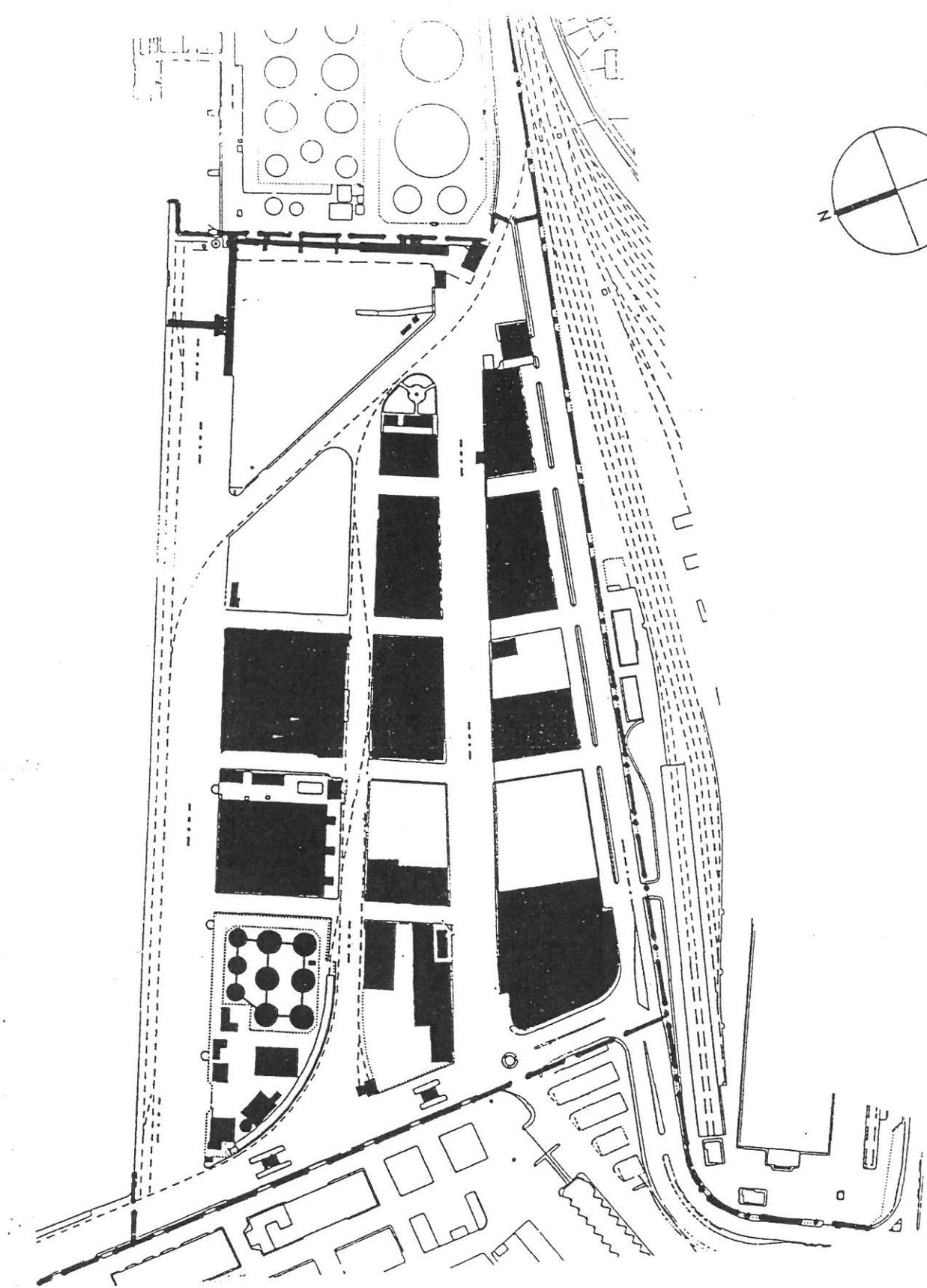
ESCALA 1 : 4000



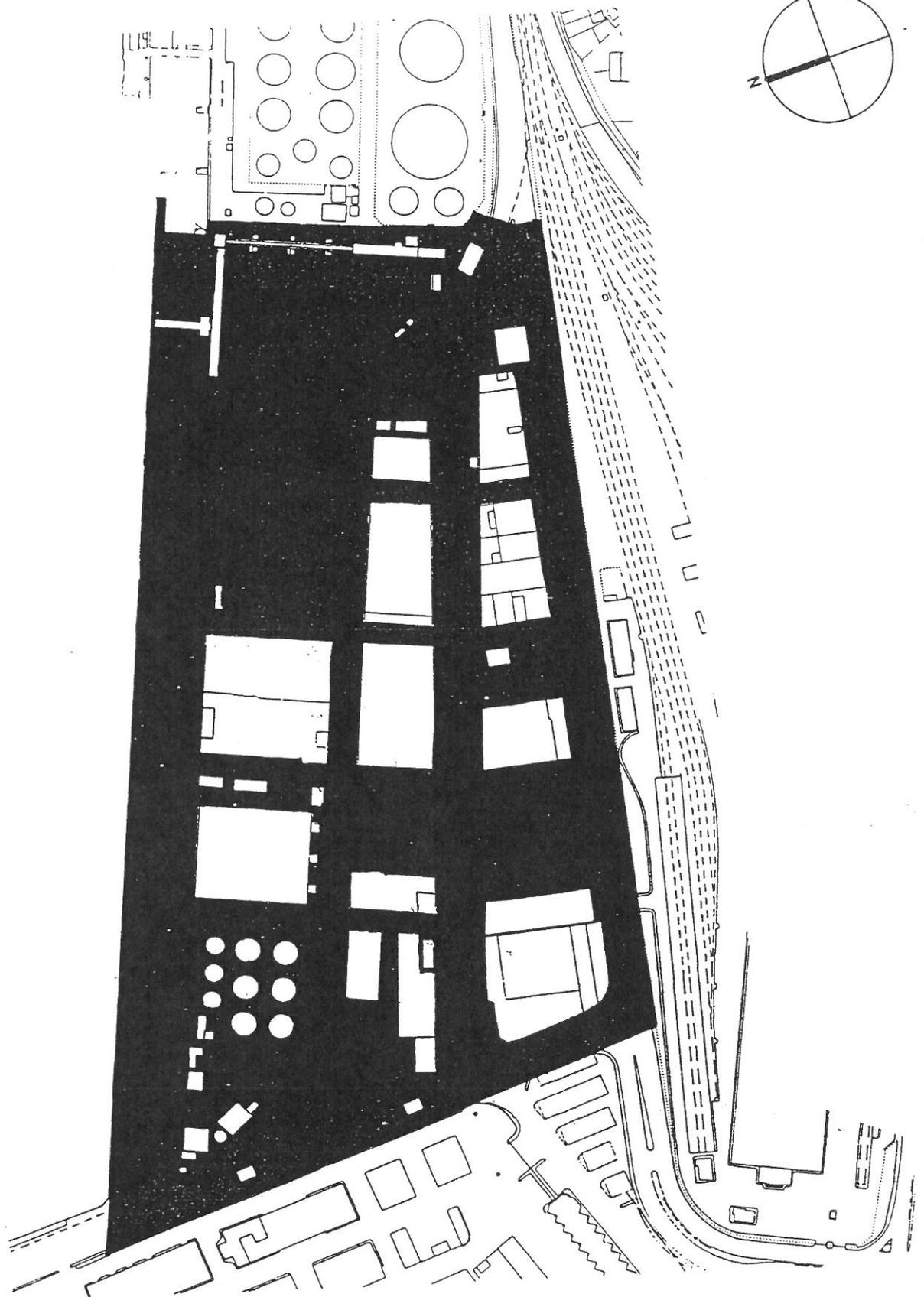
AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

DELIMITACION DE AREA

7.1



<p>ESCALA 1 : 4000</p>	<p>AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO</p>	
<p>0 50 100m</p>	<p>SUPERFICIE EDIFICADA</p>	<p>7.2</p>



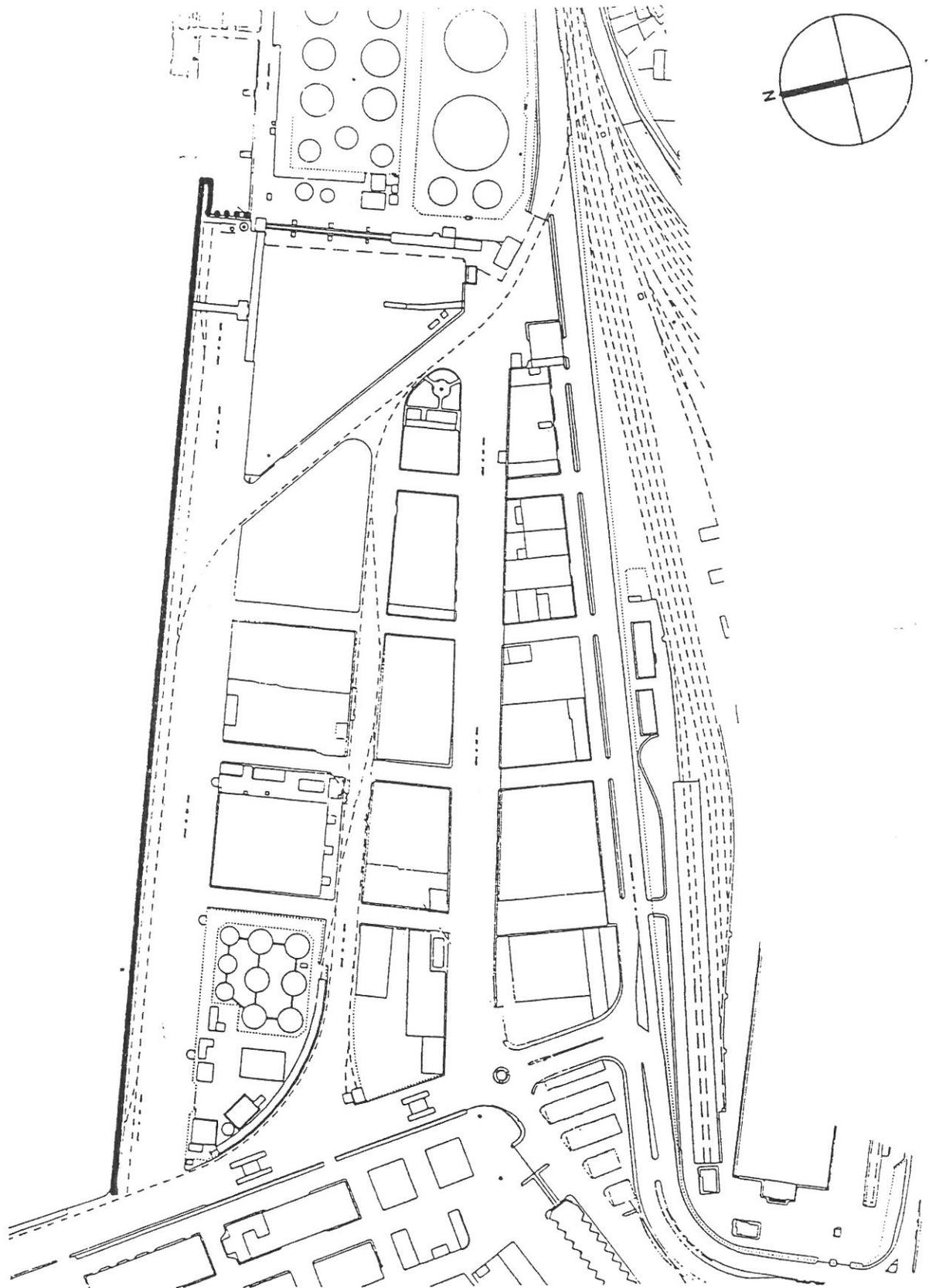
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

7.3



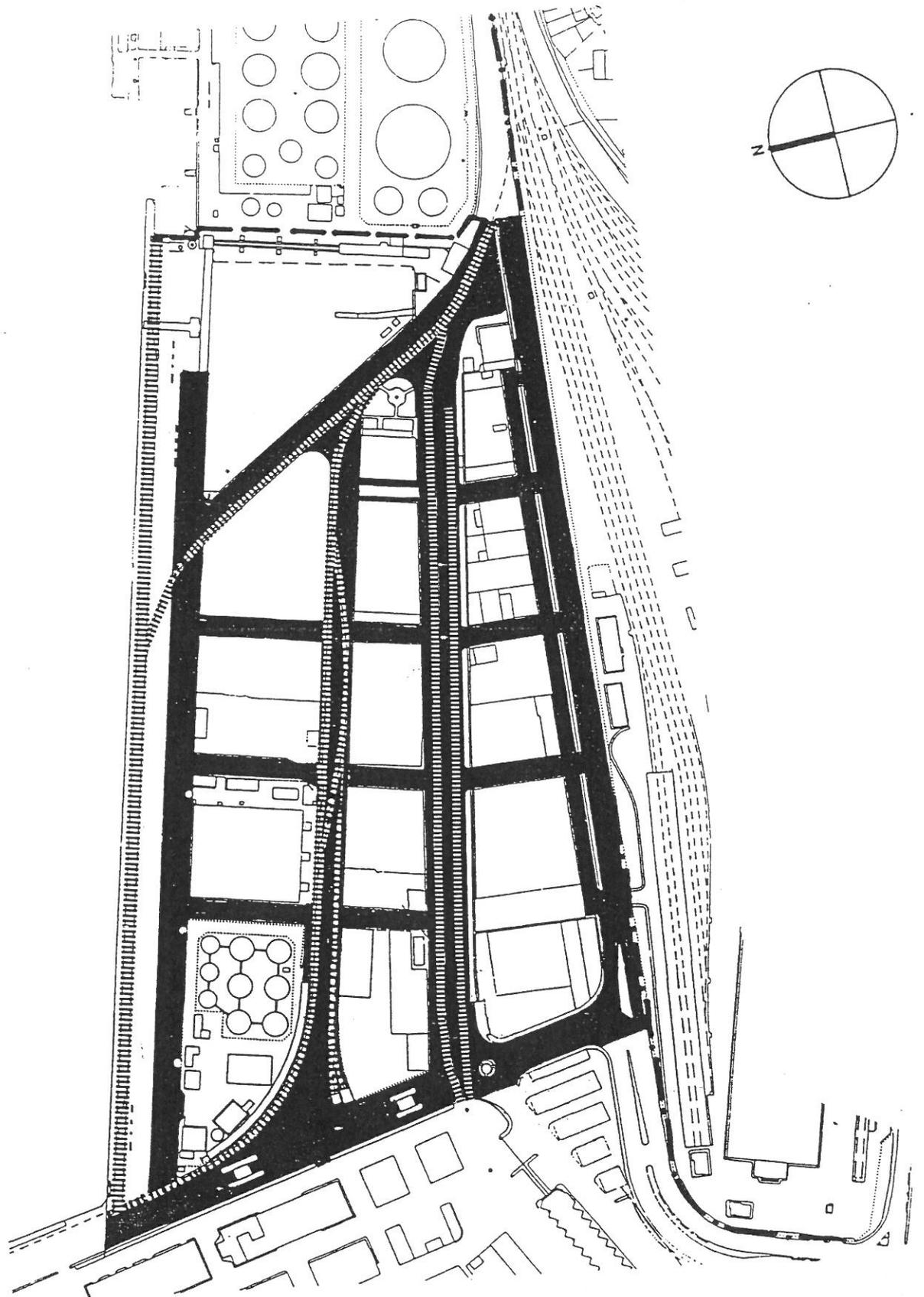
<p>ESCALA 1 : 4000</p>	<p>AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO</p>	
<p>0 50 100m</p>	<p>TIPOLOGIA DE COSTA</p> <p>  MUELLES   MUROS Y OBRAS DEFENSA         </p>	<p>7.4</p>

### 3.4. Conclusiones

La accesibilidad por vía marítima es elevada, como lo es en general a los diversos puntos del Puerto.

La presente área de estudio cuenta con buena accesibilidad rodada desde el interior de la Zona de Servicio. Sin embargo, desde el exterior el acceso es único y lejano.

En cuanto a accesibilidad ferroviaria, puede afirmarse que la comunicación entre la presente zona y la Estación de San Diego es rápida y directa.



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

RED VIARIA Y FERROVIARIA

||||||| VIA FERREA

7.5

#### 4. Situación legal del suelo

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

Toda la superficie del área es suelo de actuación exclusivamente portuaria.

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	52.307 m <sup>2</sup>	30,16%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	121.120 m <sup>2</sup>	69,84%
<i>Superficie total del área</i>	<i>173.427 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

##### 4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

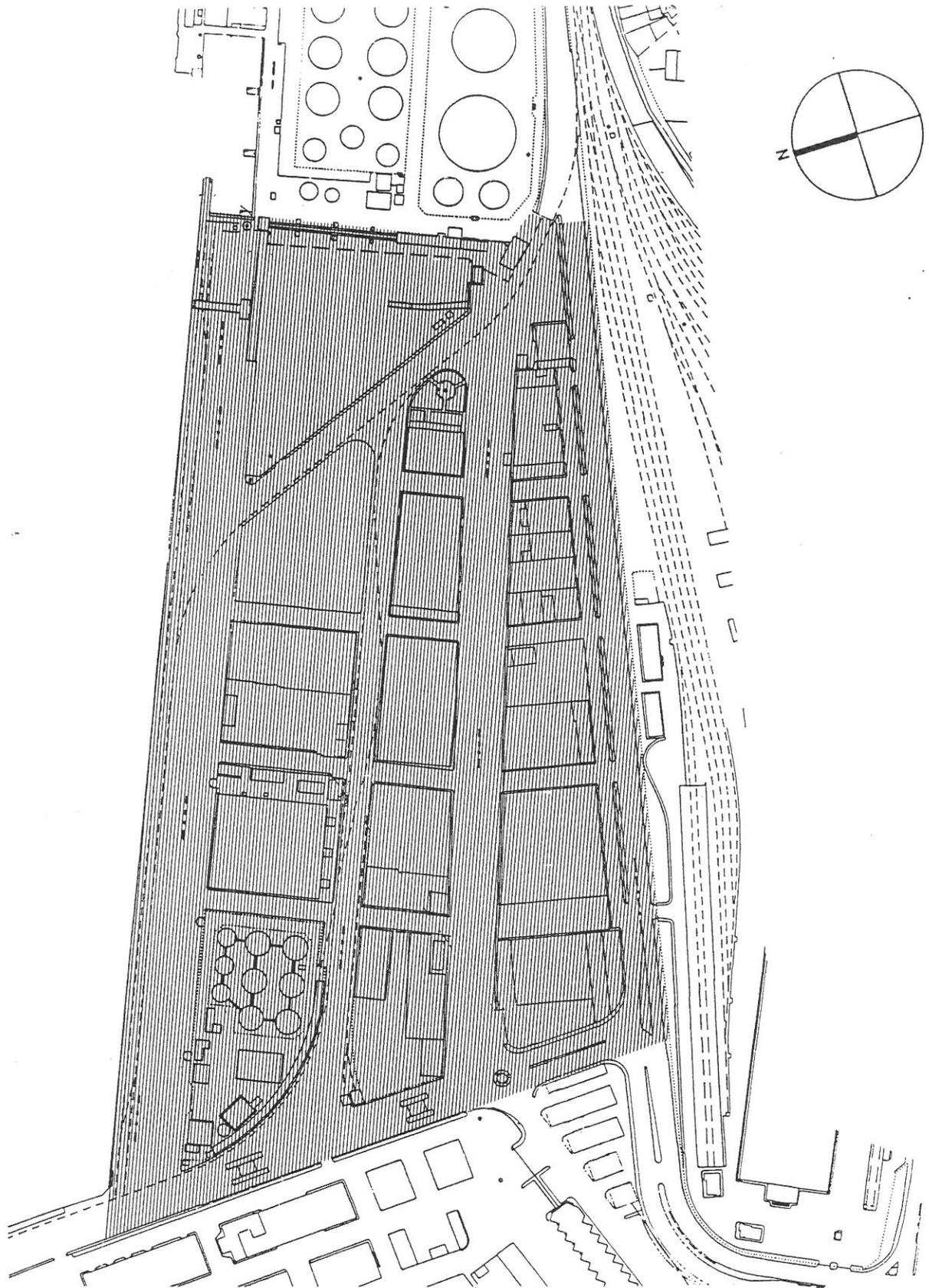
La clasificación del suelo asignada a este área es la de Suelo Urbano, con subclasificación de suelo simplemente consolidado.

La calificación concreta de la presente zona de estudio es la de puerto carbonero petrolero. El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de suelo que cuenta con calificación global definitiva como zona portuaria. No se incluye en esta delimitación el vial de acceso a la zona de Oza.

##### 4.4. Conclusiones

La zona descrita tiene una gran parte de su superficie en régimen de concesión. Estas concesiones cuentan con amplio plazo de caducidad, y representan un 30,16% de la superficie total. Por lo tanto, la Autoridad Portuaria no dispondrá de capacidad efectiva de actuación sobre ellas sino a largo.

Respecto a competencias en actuaciones urbanísticas, en virtud del Convenio de Colaboración del 27 de abril de 1990, esta zona es de acción exclusivamente portuaria.



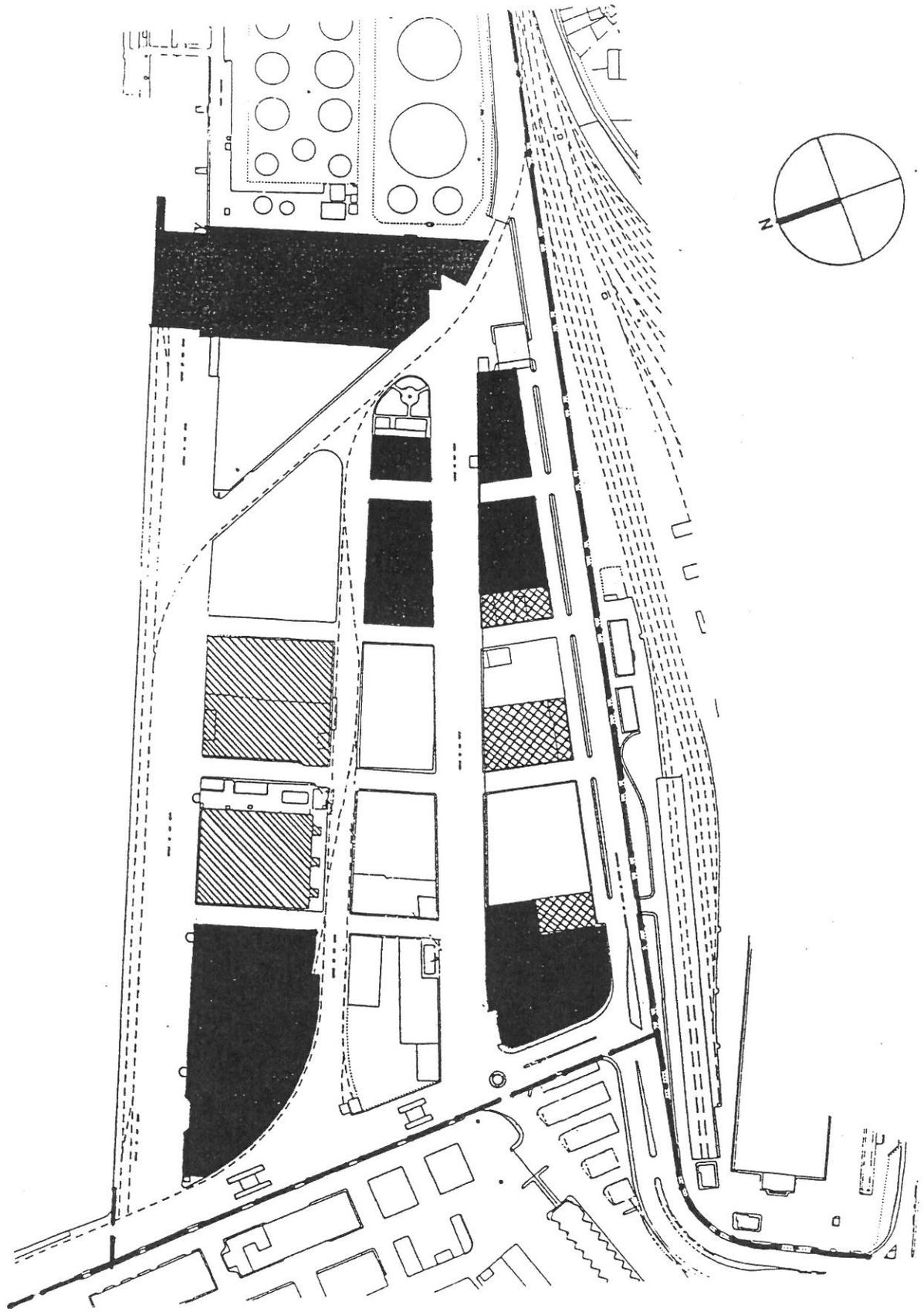
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

7.6



ESCALA 1 : 4000



**AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO**

-  CONCESIONES QUE CADUCAN ANTES DEL 1° DE ENERO DEL 2000
-  CONCESIONES QUE CADUCAN ENTRE EL 1° DE ENERO DEL 2001 Y EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2003
-  CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL 1° DE ENERO DEL 2004

7.7

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

Se puede decir que el área de estudio está ordenada casi en su totalidad, tanto en lo que se refiere a la red viaria interna, como en lo relativo a la disposición de la edificación. Existe una trama viaria de calles principales paralelas al muelle, con otras secundarias transversales. En los huecos del entramado se localizan los edificios de almacenes y fábricas.

Sin embargo, se echa en falta el acondicionamiento de espacios destinados al estacionamiento de vehículos pesados

### 5.2. Cuadro de usos pormenorizados

	superficie	% sobre total
Red viaria	67.391 m <sup>2</sup>	38,86%
Estacionamiento	---	---
Red ferroviaria	2.786 m	---
Maniobra y manipulación de mercancías	15.400 m <sup>2</sup>	8,88%
Almacenaje descubierto	10.605 m <sup>2</sup>	6,11%
Almacenaje cubierto	19.752 m <sup>2</sup>	11,39%
Almacenaje en recintos	26.853 m <sup>2</sup>	15,48%
Industrial	13.609 m <sup>2</sup>	7,85%
Terciario de oficinas	3.687 m <sup>2</sup>	2,13%
Espacios libres portuarios	9.004 m <sup>2</sup>	5,19%
Jardines	850 m <sup>2</sup>	0,50%
Espacios libres anejos al viario	6.276 m <sup>2</sup>	3,61%
<i>Superficie total</i>	<i>173.427 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

Sobre la superficie de la presente zona, destaca la destinada a los viales que ordenan la zona ocupando una trama reticulada (38,86%). El resto es suelo cuyo uso está en mayor o menor medida relacionado con la actividad de tráfico comercial portuario que se desarrolla en la zona.

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

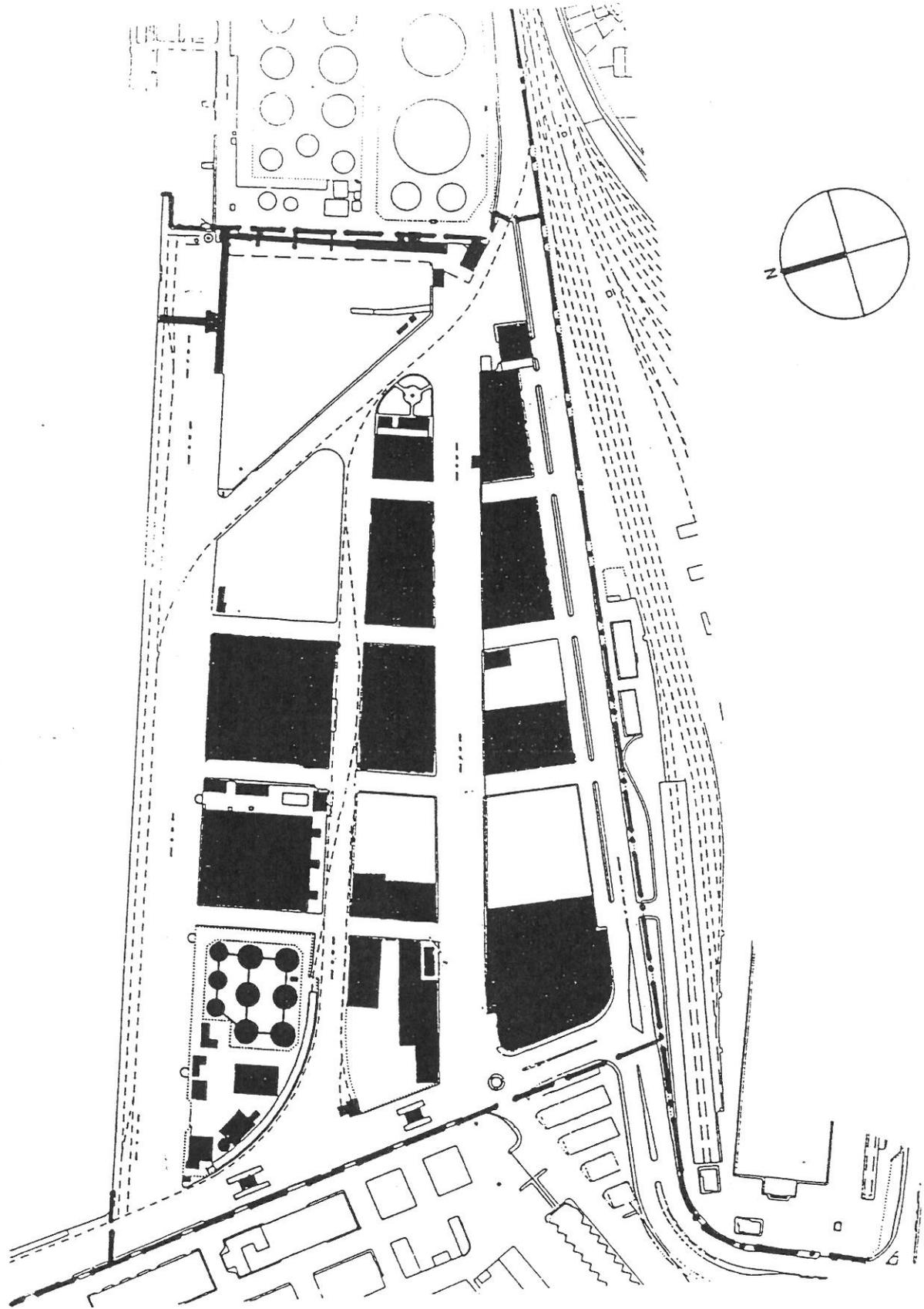
Los edificios del área son casi en su totalidad naves medianas y pequeñas de almacenaje de mercancías, de dos o tres alturas, y algunos talleres y fábricas ligadas a la actividad portuaria. Salvo algunas excepciones, su estado es bueno y se encuentran en uso.

Sin embargo, ningún edificio del área tiene valor arquitectónico o estructural.

#### 5.4. Conclusiones

Nos encontramos ante un área en general bien ordenada en cuanto a disposición de viario y espacios, con una actividad clara y definida.

Sin embargo, son evidentes en la zona problemas como el estacionamiento incontrolado de vehículos pesados invadiendo las calles, el abandono ante las naves-almacén de piezas de maquinaria o materiales inservibles, y, en general, la degradación ambiental debida a la acumulación de desperdicios y el polvo negro que genera el carbón.



ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

7.8

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

### 6.1. Nivel de centralidad del área

La deficiente comunicación con la ciudad, su actividad y su aspecto exterior poco atractivo hacen que este área no cuente con un buen nivel de centralidad urbana, aunque su peso específico en cuanto a actividad puramente portuaria es elevado.

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

La actividad que se desarrolla en tres de los bordes que conforman la zona es puramente portuaria. El borde Oeste, sin embargo, lo genera la carretera de acceso a Oza, junto a la cual se disponen las vías férreas que parten de la Estación de San Diego. El frente urbano que se alza detrás es de baja calidad.

Por su parte, para la ciudad, el aspecto que ofrece la zona estudiada es igualmente poco atractivo, debido al diseño y estado de conservación de los almacenes y al acopio de materiales inservibles en algunas parcelas sin edificar.

Respecto a las actividades portuarias desarrolladas en esta zona, hay que señalar la existencia de quejas ciudadanas respecto a ciertas actividades que se realizan en este Muelle y en el del Centenario, como cargas y descargas de carbón o soja.

### 6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área

"El vial subterráneo de Ramón y Cajal permitirá absorber el tráfico pesado originado por el puerto". Reseña del proyecto de unión del recinto portuario con la plaza de Salgado Torres. VG, 5/XI/90.

## 7. Conclusiones del análisis

La presente zona está totalmente ocupada por muelles, almacenes y servicios portuarios, por lo que resulta de gran importancia para el conjunto del Puerto.

Quedan por resolver, sin embargo, problemas interiores ambientales como el saneamiento general de las zonas de almacenaje al aire libre, el estacionamiento anárquico de vehículos pesados y los problemas derivados del tráfico del carbón.

Otra cuestión pendiente es el tratamiento de la banda de contacto con la ciudad, con el problema derivado de la carretera de Oza y las líneas férreas como borde infranqueable.

## AREA N° 8 - PUERTO PETROLERO

### 1. Datos físico - funcionales

#### 1.1. Descripción

Conforman esta zona el muelle, pantalanes e instalaciones del Puerto Petrolero, que se disponen en una banda de terreno de 180 metros de anchura media situada al Sur del Muelle de San Diego.

La actividad principal del área es la de descarga y almacenamiento de crudo para su posterior transporte. Para ello, cuenta con instalaciones específicas, como tanques de depósito de diverso tamaño y oleoductos.

#### 1.2. Superficies

Superficie edificada	8.396 m <sup>2</sup>	8,38%
Superficie sin edificar	91.841 m <sup>2</sup>	91,62%
<i>Superficie total</i>	<i>100.237 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

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

Muelles	432 m	18,30%
Muros costeros y obras de defensa	1.925 m	81,70%
<i>Longitud total</i>	<i>2.357 m</i>	<i>100,00%</i>

#### 1.4. Características técnicas

##### Pantalanes 1 y 2

Fecha de construcción:	1964 y 1965, respectivamente
Longitud:	520,00 m
Calado:	13,00 m
Tipo de utillaje:	carece
Uso principal:	servicio para buques tanques de 45.000 y 60.000 TPM
Ancho total:	17,00 m
Estado:	bueno, operativo
Observaciones:	poseen un atraque cada uno

## Pantalán 3 (dos atraques)

Fecha de construcción:	1973
Longitud:	560,00 m
Calado:	17,00 m y 15,50 m
Tipo de utillaje:	carece
Uso principal:	para buques de 120.000 TPM y 65.000 TPM, respectivamente
Ancho total:	45 m
Estado:	bueno, operativo
Observaciones:	cuenta con dos atraques

## 1.5. Conclusiones

La presente zona de estudio queda físicamente conformada por las instalaciones petrolíferas ubicadas en su interior, que responden morfológicamente a la realización de unas actividades muy concretas.

Es una zona acotada y especializada dentro del Puerto, lo que se manifiesta en su aspecto exterior.

## 2. Tráfico marítimo

La estratégica situación del Puerto Petrolero de La Coruña, que cuenta con una línea de atraque bien abrigada, enlace ferroviario próximo y acometida de energía eléctrica a 500 metros (subestación de La Grela), favorece enormemente la actividad petrolera y su desarrollo.

### EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL PANTALAN Nº 1 (Tm, 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Graneles	P. Petrolíferos	Total (1)
1984	21.318	682.789	-	704.107
1985	31.017	762.392	-	793.409
1986	308	715.840	-	716.148
1987	311	1.212.758	-	1.213.069
1988	212	1.218.298	-	1.218.510
1989	1.511	1.030.050	-	1.031.561
1990	1.546	1.072.070	-	1.073.616
1991	348	6.430	964.642	971.420
1992	3.162	8.695	1.000.956	1.012.815
1993	1.285	11.405	1.037.496	1.050.186

### EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL PANTALAN Nº 2 (Tm, 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Graneles	P. Petrolíferos	Total (1)
1984	15.056	1.519.277	-	1.534.333
1985	15.334	1.262.272	-	1.277.606
1986	7.382	1.689.044	-	1.696.426
1987	7.450	1.274.982	-	1.282.432
1988	5.324	1.254.886	-	1.260.211
1989	11.212	1.645.947	-	1.657.159
1990	11.476	1.634.573	-	1.646.049
1991	3.002	6.966	1.125.712	1.135.680
1992	1.619	10.253	1.583.479	1.595.351
1993	1.289	4.462	1.246.025	1.251.776

EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL  
PANTALAN N° 3 (Tm 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Graneles	P. Petrolíferos	Total (1)
1984	8.880	3.917.170	-	3.926.050
1985	7.575	4.919.074	-	4.926.649
1986	31.768	5.400.557	-	5.432.325
1987	32.062	5.047.202	-	5.079.264
1988	22.947	5.505.177	-	5.528.124
1989	23.456	5.957.287	-	5.980.743
1990	24.009	5.445.012	-	5.469.021
1991	63.702	-	5.636.604	5.700.306
1992	44.673	-	5.814.127	5.858.800
1993	40.610	-	4.983.717	5.024.327

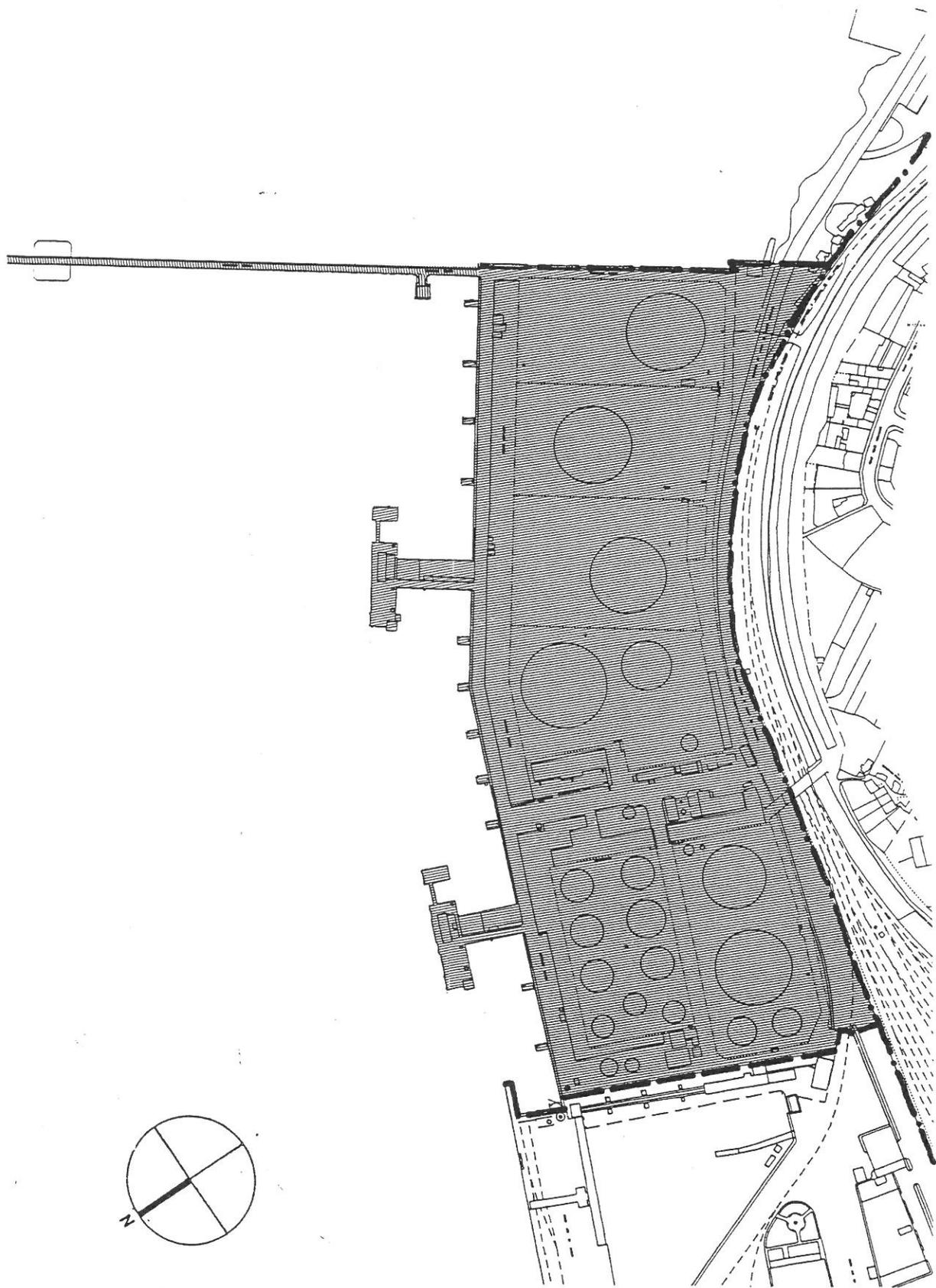
EVOLUCION DEL TRAFICO EN EL  
PANTALAN N° 4 (Tm 1984 - 1993)

Año	Avituallam.	Graneles	P. Petrolíferos	Total (1)
1984	-	43.644	-	43.644
1985	-	49.035	-	49.035
1986	-	1.460.156	-	1.460.156
1987	-	1.238.937	-	1.238.937
1988	-	1.380.504	-	1.380.504
1989	180	1.228.391	-	1.228.571
1990	184	846.172	-	846.356
1991	837	-	1.390.010	1.390.847
1992	1.490	-	1.435.584	1.437.074
1993	3.828	-	1.089.276	1.093.104

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

El tráfico de productos petrolíferos representa un valor aproximado de dos tercios sobre el volumen total anual del tráfico portuario.

Los valores de movimiento global, a la vista de los cuadros de cifras, reflejan un cierto aumento hasta finales de los 80, período en que el tráfico se estabiliza. El descenso de las cifras del año 1993 refleja el impacto que sobre el tráfico petrolífero mundial produjo la Guerra del Golfo.



ESCALA 1 : 4000

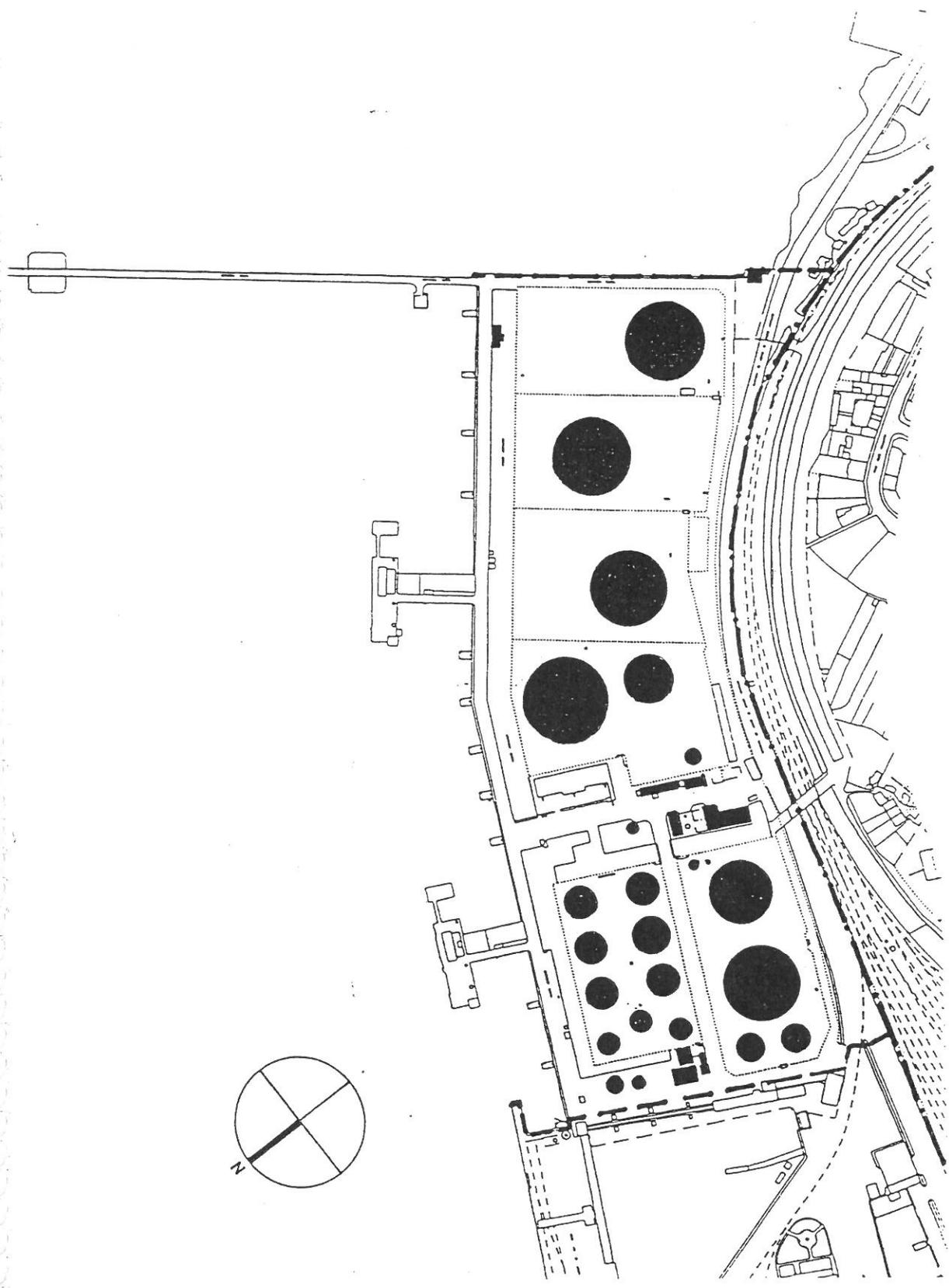


0 50 100m

AREA Nº 8 - PUERTO PETROLERO

DELIMITACION DE AREA

8.1



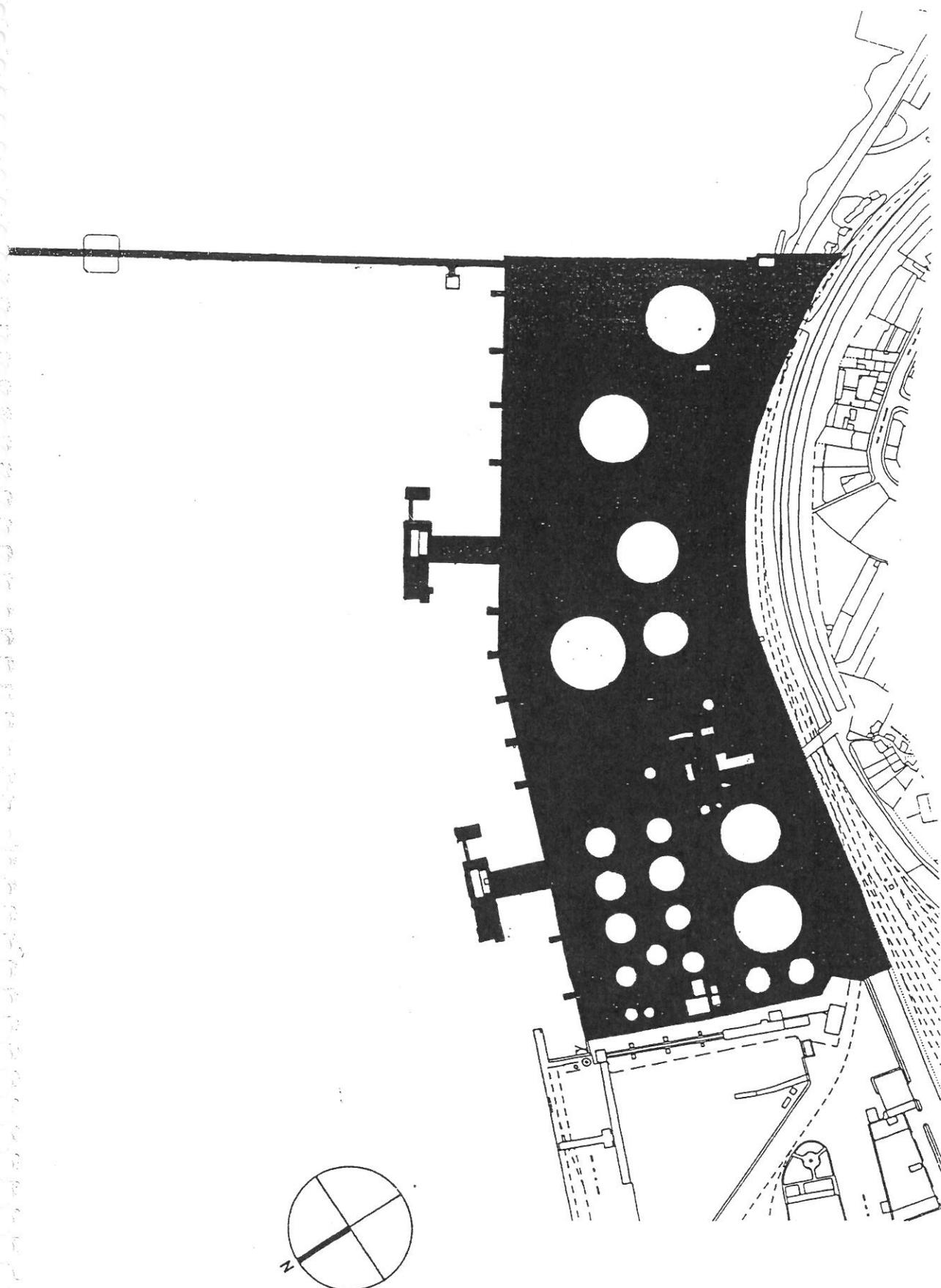
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 8 - PUERTO PETROLERO

SUPERFICIE EDIFICADA

8.2



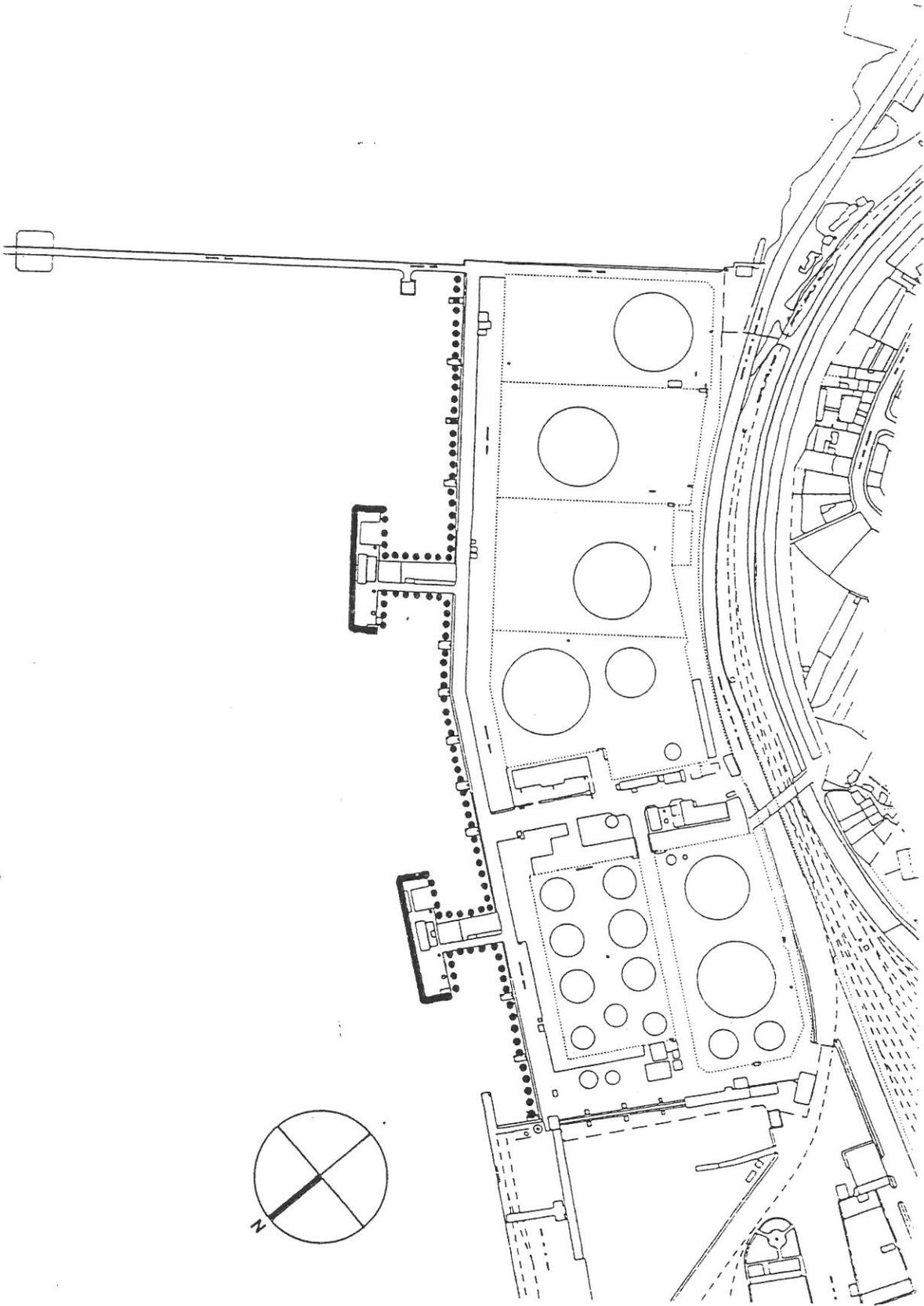
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 8 - PUERTO PETROLERO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

8.3



ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

AREA Nº 8 - PUERTO PETROLERO

TIPOLOGIA DE COSTA

— MUELLES  
 ●●● MUROS Y OBRAS DEFENSA

### 3. Accesibilidad

#### 3.1. Por vía marítima

El acceso a la Bahía Portuaria ya ha sido descrito en anteriores apartados.

El Puerto Petrolero se encuentra en el extremo Sur de la Bahía portuaria, por lo que su acceso no resulta dificultoso.

#### 3.2. Accesos ferroviarios

El Puerto Petrolero carece de acceso ferroviario directo a sus instalaciones. Existe únicamente una servidumbre de paso de la línea proveniente del Muelle de San Diego sobre el vial de acceso a Oza. Se trata de un tramo de 100 metros.

#### 3.3. Accesos viarios

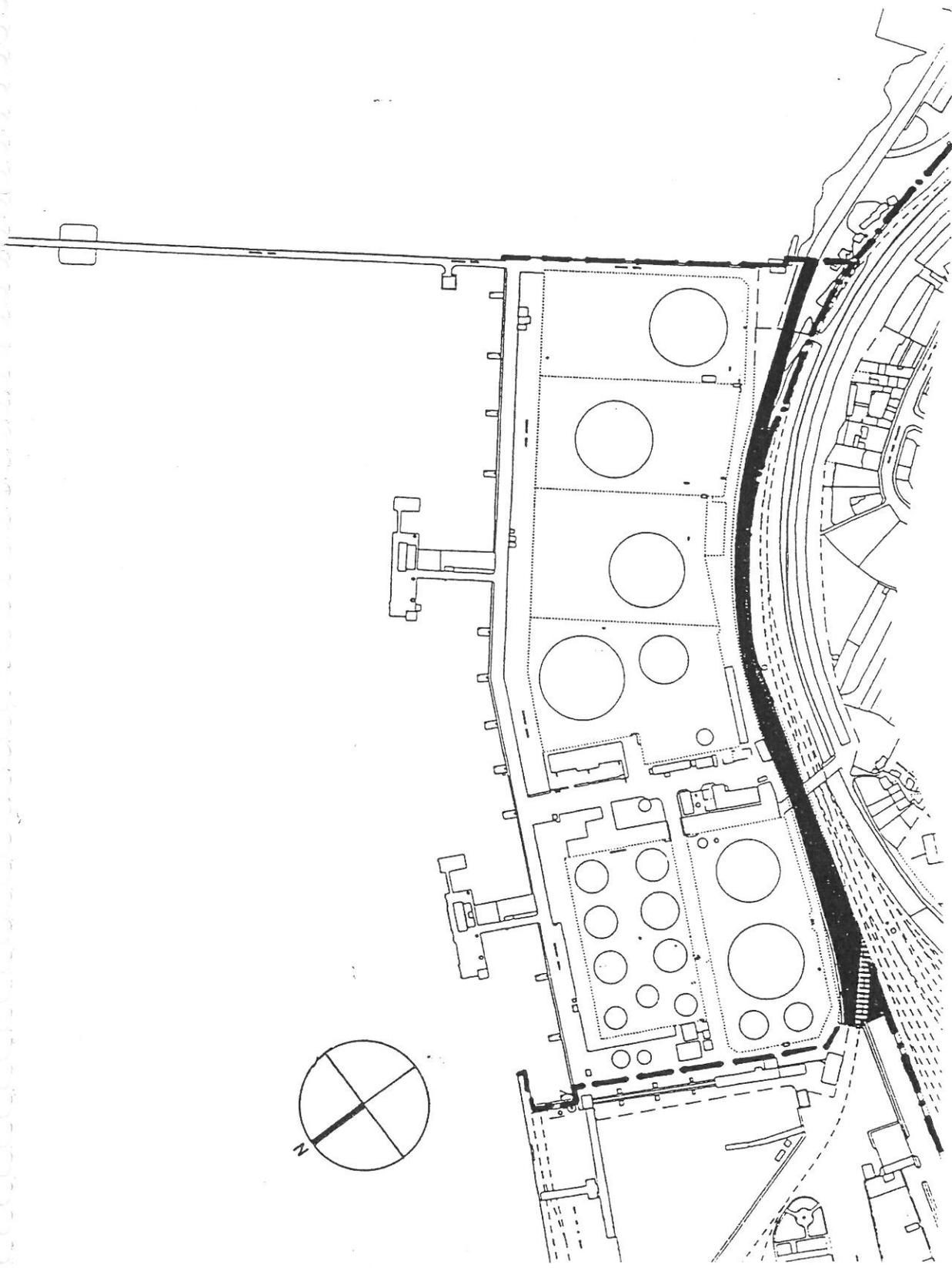
Dentro de la Zona de Servicio, la presente área de estudio tiene una vía rodada importante que la bordea por el Oeste: es la carretera de acceso a la zona de Oza, que en su inicio cuenta con dos carriles en cada sentido más otro carril de servicio por sentido, separado mediante parterre. A la altura del límite Norte del Puerto Petrolero, la sección de la carretera se reduce hasta un único carril por sentido.

El Puerto Petrolero tiene su perímetro en tierra completamente vallado. El único acceso existente es una puerta situada cerca del centro de la zona, por la que únicamente se permite el tráfico de vehículos para uso portuario y personal de servicio de las instalaciones.

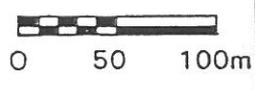
#### 3.4. Conclusiones

La accesibilidad por vía marítima es elevada, como lo es en general a los diversos puntos del Puerto.

La presente área de estudio cuenta con buena accesibilidad rodada y acceso restringido desde el interior de la Zona de Servicio, a través de la puerta situada al borde de la carretera de Oza, que es también la única vía desde la cual es posible acercarse a las inmediaciones del Puerto desde el exterior.



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 8 - PUERTO PETROLERO

RED VIARIA Y FERROVIARIA

||||| VIA FERREA

#### 4. Situación legal del suelo

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

Toda la superficie del área de estudio es de exclusiva competencia portuaria

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	57.495 m2	57,36%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	42.742 m2	42,64%
<i>Superficie total del área</i>	<i>100.237 m2</i>	<i>100,00%</i>

##### 4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

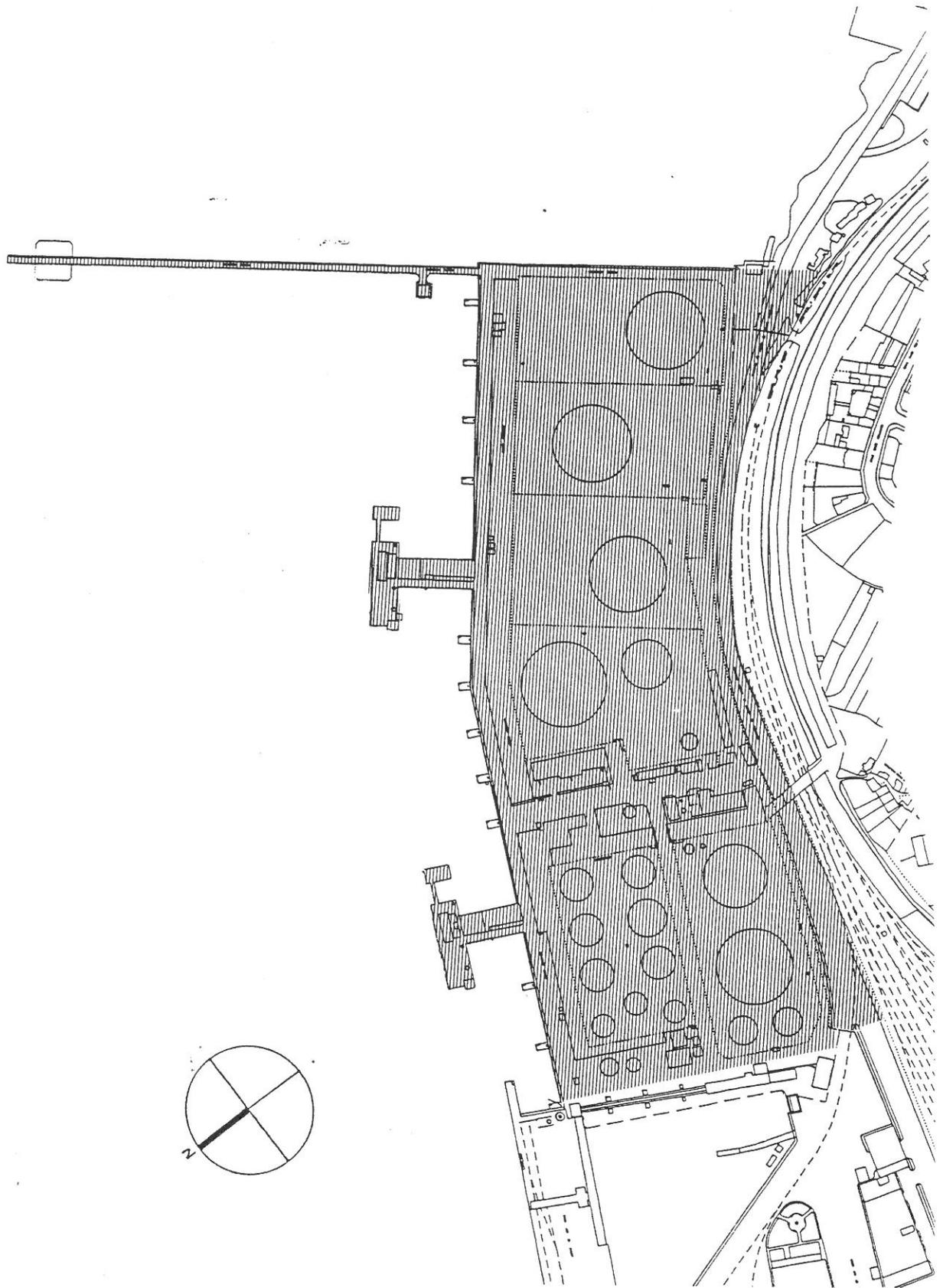
La clasificación del suelo perteneciente a la presente área es la de Suelo Urbano, a excepción del pantalán nº 3. La subclasificación es la de suelo simplemente consolidado. La calificación concreta de la presente zona de estudio es la de puerto carbonero petrolero.

El uso pormenorizado para los espacios libres de la zona es el de suelo que cuenta con calificación global definitiva como zona portuaria. No se incluye en esta delimitación el vial de acceso a la zona de Oza.

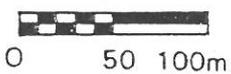
##### 4.4. Conclusiones

La zona descrita tiene una parte muy amplia de su superficie en régimen de concesión. Estas concesiones cuentan con amplio plazo de caducidad, y representan un 57,36% de la superficie total. Por lo tanto, la Autoridad Portuaria no dispondrá de capacidad efectiva de actuación sobre ellas sino a largo plazo.

Respecto a competencias en actuaciones urbanísticas, en virtud del Convenio de Colaboración del 27 de abril de 1990, esta zona es de acción exclusivamente portuaria.



ESCALA 1 : 4000

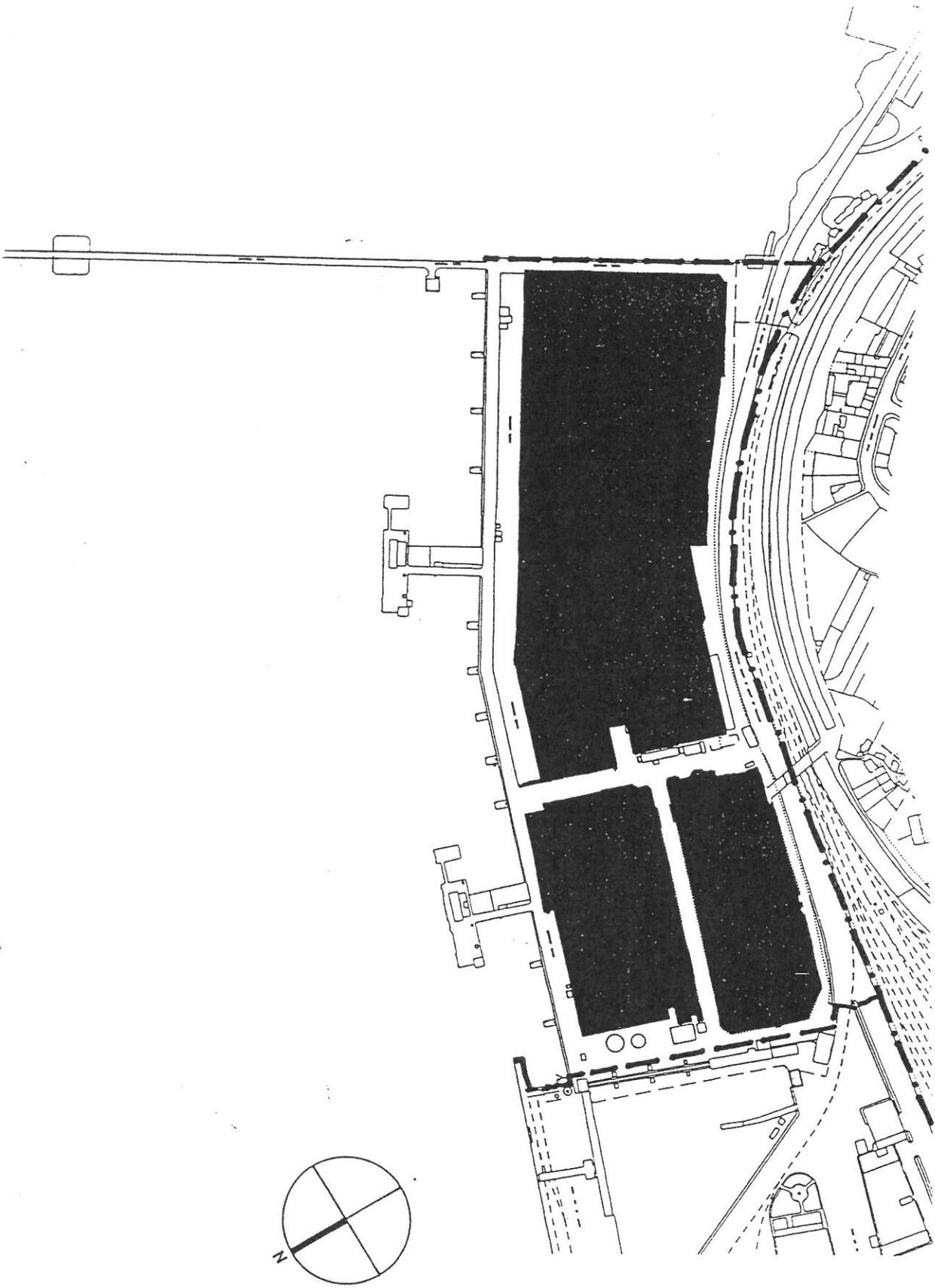


0 50 100m

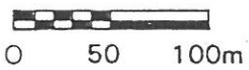
AREA N° 8 - PUERTO PETROLERO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

8.6



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 8 - PUERTO PETROLERO

CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL  
1º DE ENERO DEL 2004

8.7

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

El área se encuentra ordenada y aprovechada para responder a las necesidades derivadas del tráfico de crudos.

### 5.2. Cuadro de usos pormenorizados

	superficie	% sobre total
Red viaria	6.028 m <sup>2</sup>	6,01%
Red ferroviaria	(100 m)	
Maniobra y manipulación de mercancías	20.938 m <sup>2</sup>	20,89%
Almacenaje en recintos	57.495 m <sup>2</sup>	57,36%
Terciario de oficinas	702 m <sup>2</sup>	0,70%
Espacios libres portuarios	9.100 m <sup>2</sup>	9,08%
Espacios libres anejos al viario	5.974 m <sup>2</sup>	5,96%
<i>Superficie total</i>	<i>100.237 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

Sobre la superficie de la presente zona, destaca la destinada a almacenaje en recinto (57.36%). El resto es suelo cuyo uso está en mayor o menor medida relacionado con la actividad que se desarrolla en la zona.

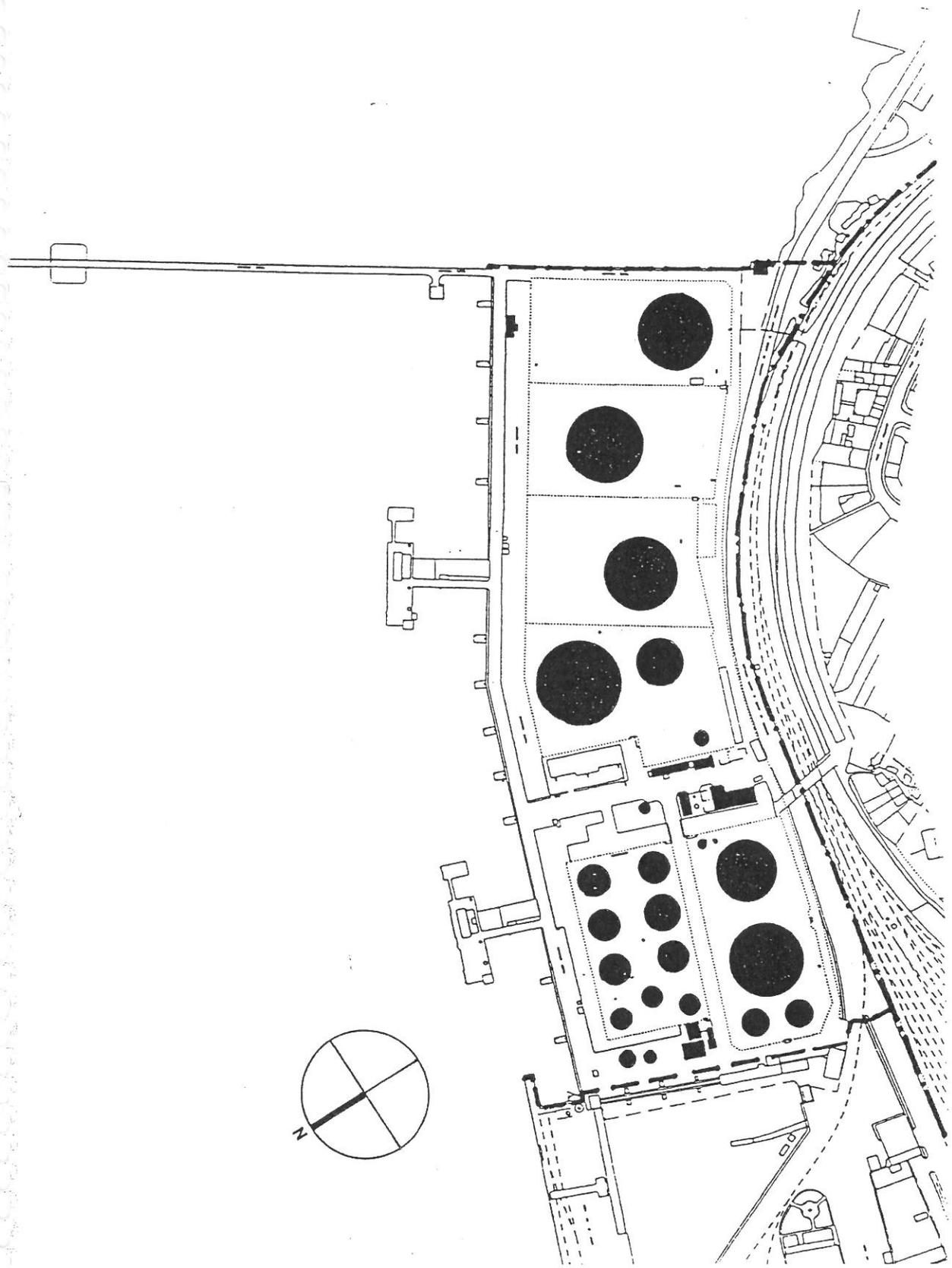
### 5.3. Altura, estado y valoración de la edificación

En el área no existen edificios de interés arquitectónico, ya que sólo existen tanques de almacenamiento de combustibles líquidos.

### 5.4. Conclusiones

El aspecto exterior de la zona evidencia una ordenación tendente a la realización de unas funciones muy específicas, en la que priman cuestiones técnicas de eficiencia y especialización para el desarrollo de una función concreta.

Desde ese punto de vista, parece que la ordenación del área responde correctamente con la función para la que se ha diseñado.



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 8 - PUERTO PETROLERO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

8.8

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

### 6.1. Nivel de centralidad del área

El carácter restringido y especializado de la zona la convierte en una parte autónoma dentro del Puerto. Se encuentra alejada de los puntos de contacto con la ciudad y no tiene apenas interrelación con el resto del área portuaria.

Esto significa que el nivel de centralidad del área puede calificarse como bajo.

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

El borde en tierra del Puerto Petrolero lo conforma la carretera de Oza, de la que se separa mediante una valla. Paralela a esta vía se encuentra la línea férrea y, tras ella, un frente urbano sobreelevado de mediana calidad.

El aspecto que el Puerto Petrolero ofrece a la ciudad es el de una zona tecnológica de gran potencia, con un entramado de instalaciones y depósitos de gran riqueza plástica y en buen estado general de mantenimiento externo.

En cuanto a las actividades que se desarrollan en la zona, el transporte y manipulación del petróleo (que se realiza mayoritariamente mediante oleoducto) no parece interferir negativamente en las actividades de la ciudad.

Es necesario tener en cuenta, sin embargo, el riesgo potencial que supone la existencia de este tipo de instalaciones cuando se localizan zonas urbanas en su proximidad.

### 6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área

"Vecinos de Oza se interesan por la seguridad de las instalaciones portuarias". La ubicación de sistemas altamente peligrosos y la existencia del oleoducto entre la refinería y el puerto petrolífero, muy cercanos a la superficie habitada, podrían ocasionar una gran catástrofe. CG, 14/II/93

"El Oleoducto hasta Vigo perjudicará el movimiento de crudos en La Coruña". Motivará que descienda el movimiento petrolero del Puerto. IG, 14/IX/91

"La duplicación del muelle coruñés provoca polémica en los barrios". Los vecinos de Los Castos y Gaitera se quejan de las descargas de carbón en el Puerto, ya que el polvo que origina se filtra en los patios y produce problemas respiratorios. CG, 22/II/95

"El Puerto Carbonero". El carbón origina puestos de trabajo, pero también la fruta, los contenedores, etc. VG, 22/II/95

## **7. Conclusiones del análisis**

Nos encontramos ante una zona muy especializada y restringida dentro de la delimitación portuaria, que soporta un enorme volumen de tráfico portuario (realizado mayoritariamente a través de oleoductos) y que cuenta con gran presencia física.

## AREA N° 9 - DARSENA DE OZA

### 1. Datos físico - funcionales

#### 1.1. Descripción

Conforma este área la nueva Dársena de Oza, en construcción en el momento de redactar el presente trabajo, y que se ha concebido como soporte de actividades pesqueras.

La Dársena se localiza en el extremo Sur de la Zona de Servicio portuaria, y consta de dique de abrigo, contradique y muelles, formando una "U" abierta hacia el Sur. Está proyectada la instalación de dos pantalanés, uno para altura y otro para bajura, con longitud de 200 y 150 metros, respectivamente.

Además del espacio ocupado por la Dársena, la zona tiene un desarrollo en tierra en una banda de anchura irregular, donde se localizan, entre otras construcciones, los varaderos o instalaciones de reparación de naves.

#### 1.2. Superficies

Superficie edificada	28.777 m <sup>2</sup>	15,37%
Superficie sin edificar	158.517 m <sup>2</sup>	84,63%
<i>Superficie total</i>	<i>187.294 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

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

Muelles	1.752 m	41,00%
Muros costeros y obras de defensa	2.068 m	48,90%
Rampas y varaderos	430 m	10,10%
<i>Longitud total</i>	<i>4.268 m</i>	<i>100,00%</i>

#### 1.4. Características técnicas

##### Dique de Abrigo de la Dársena de Oza

Fecha de construcción:	1991 - 1995
Longitud:	1.046,00 m
Calado:	6,00 m
Tipo de utillaje:	no se ha instalado aún
Uso principal:	actividades pesqueras
Ancho total:	100 m. en el arranque; 50 m. el resto
Estado:	en construcción

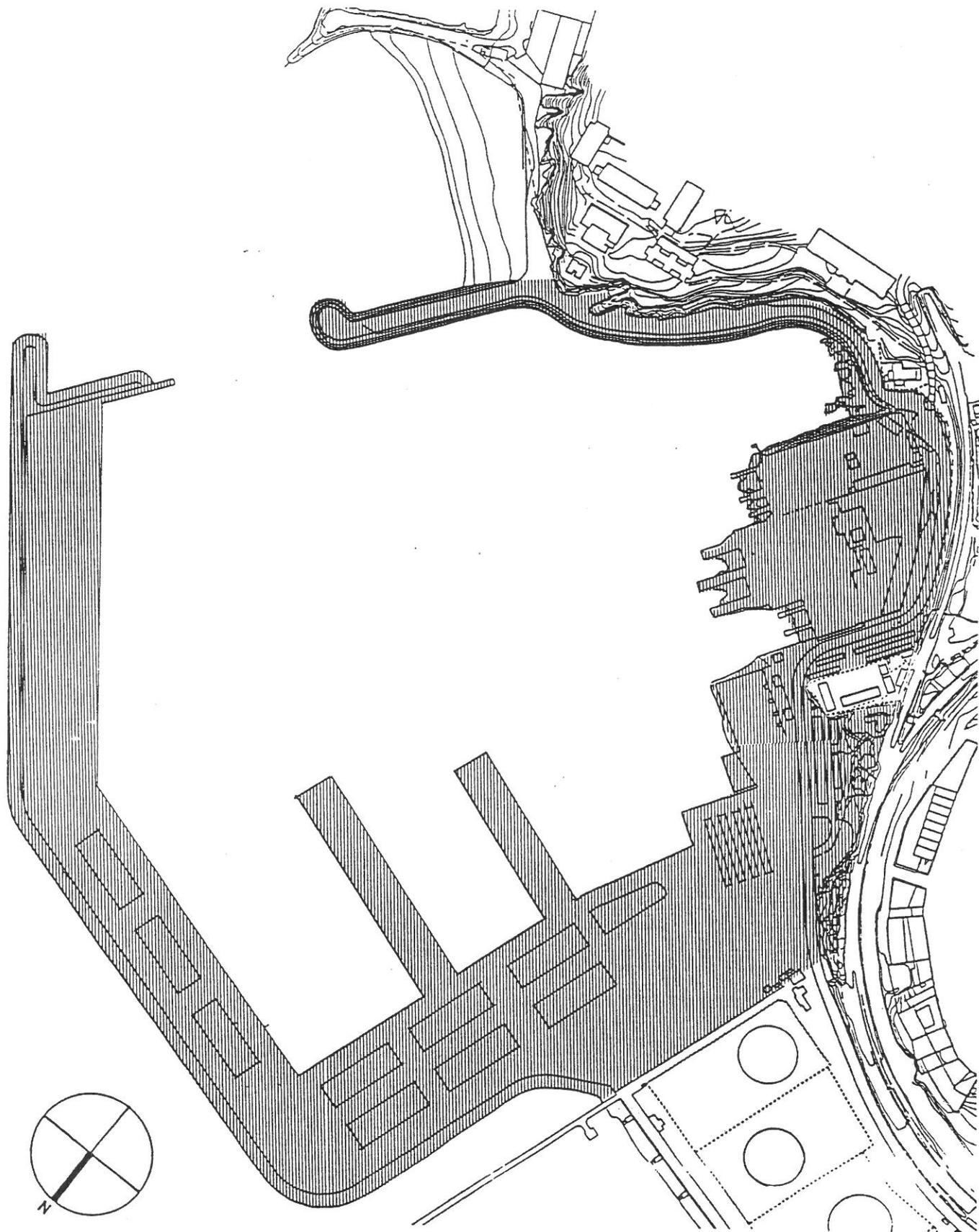
##### Contradique

Fecha de construcción:	1991 - 1995
Longitud:	167,00 m
Calado:	6,00 m
Tipo de utillaje:	no se ha instalado aún
Uso principal:	actividades pesqueras
Ancho total:	12 m
Estado:	en construcción

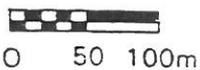
#### 1.5. Conclusiones

La construcción de la Dársena surge por la voluntad de ampliar la infraestructura dedicada a actividades pesqueras, con el objetivo de liberar la Dársena de la Palloza de las instalaciones dedicadas exclusivamente al ciclo del buque.

La línea de costa de la Dársena quedará formalizada en su momento como muelles e instalaciones portuarias. La escasa profundidad de calado dificultará la implantación de usos comerciales.



ESCALA 1 : 5000

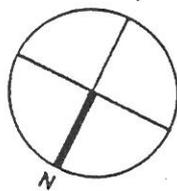
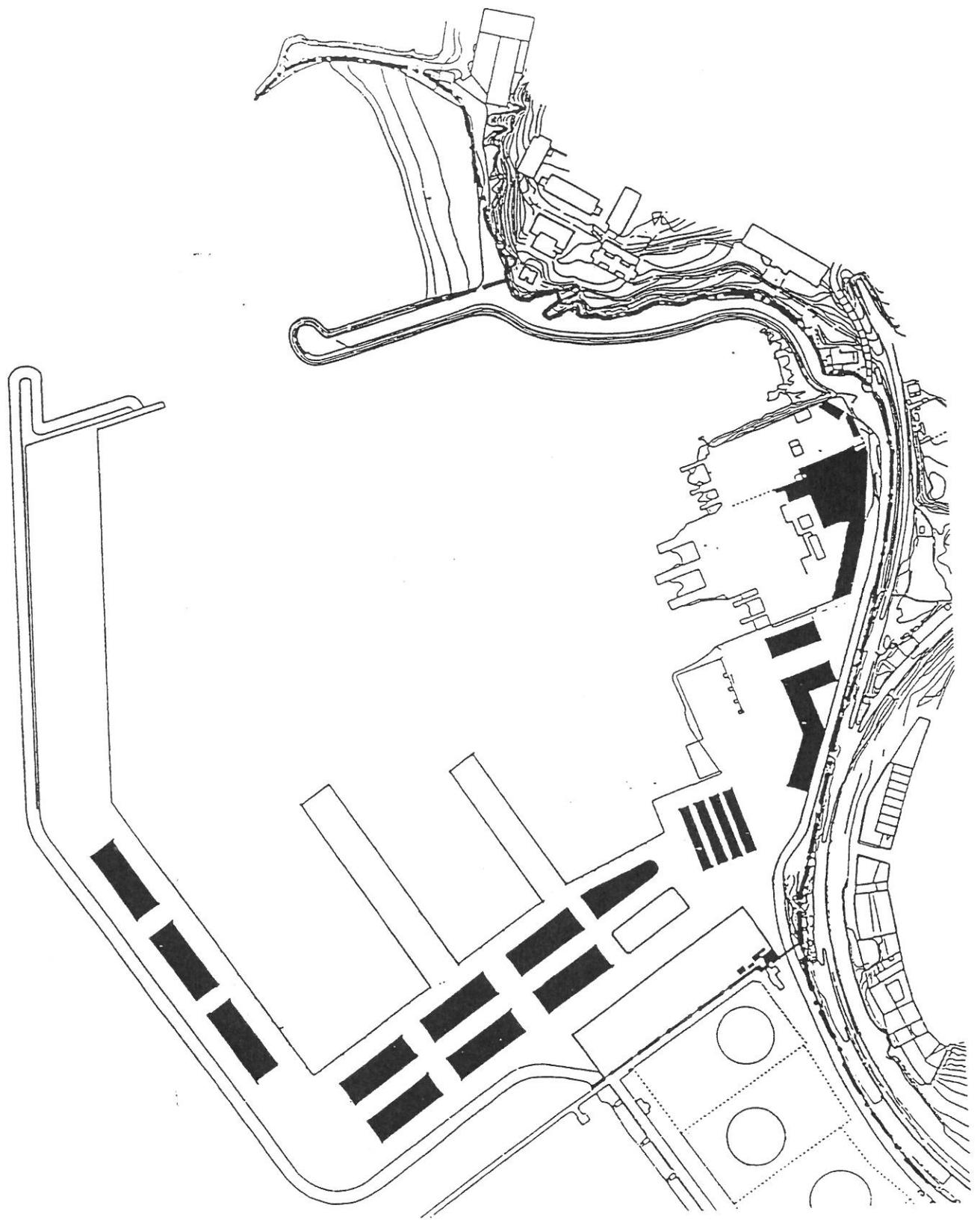


0 50 100m

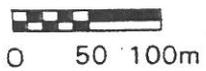
AREA N° 9 - DARSENA DE OZA

DELIMITACION DE AREA

9.1



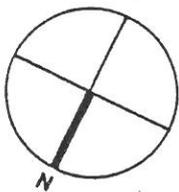
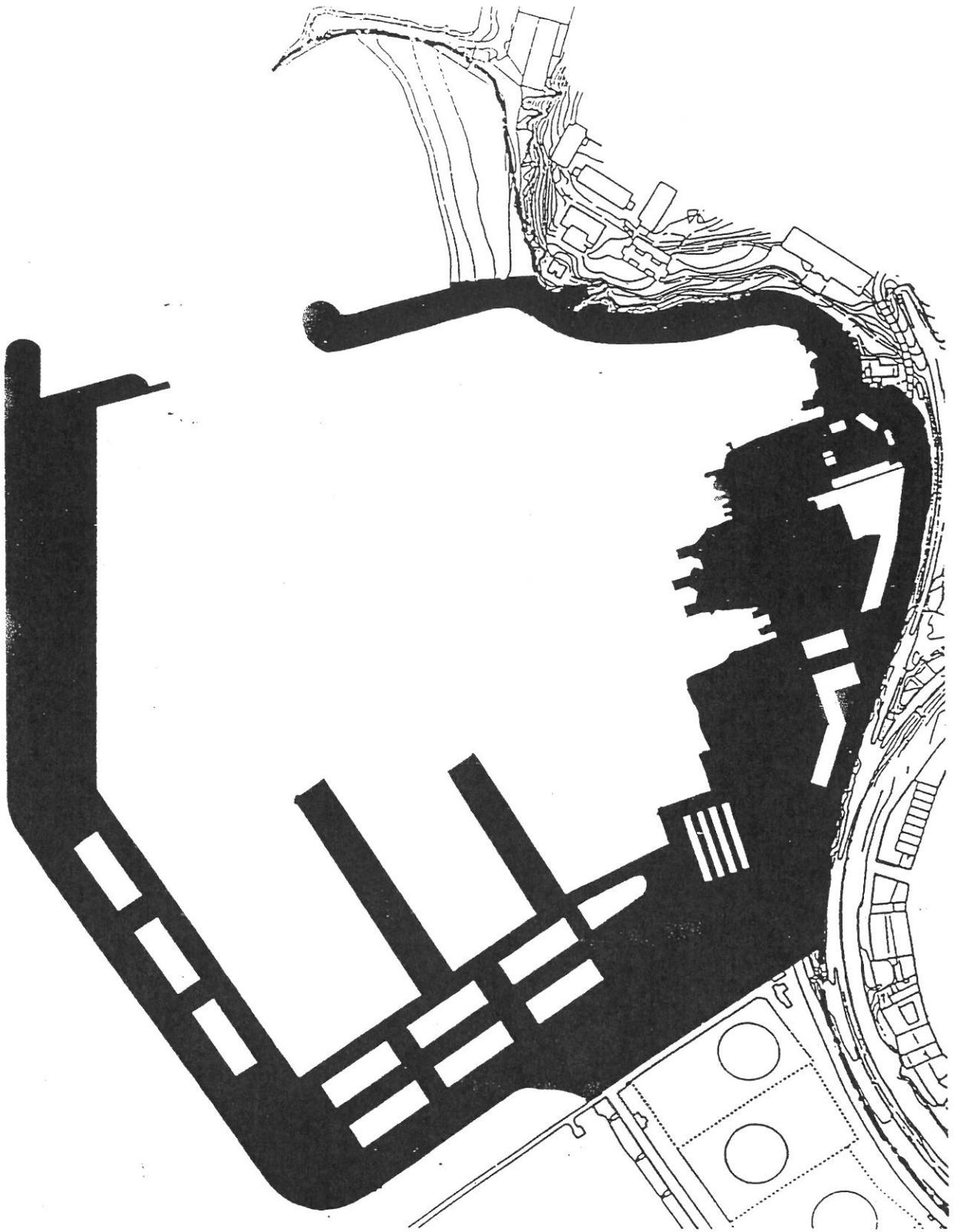
ESCALA 1 : 5000



AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

SUPERFICIE EDIFICADA

9.2



ESCALA 1 : 5000

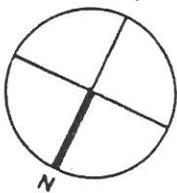
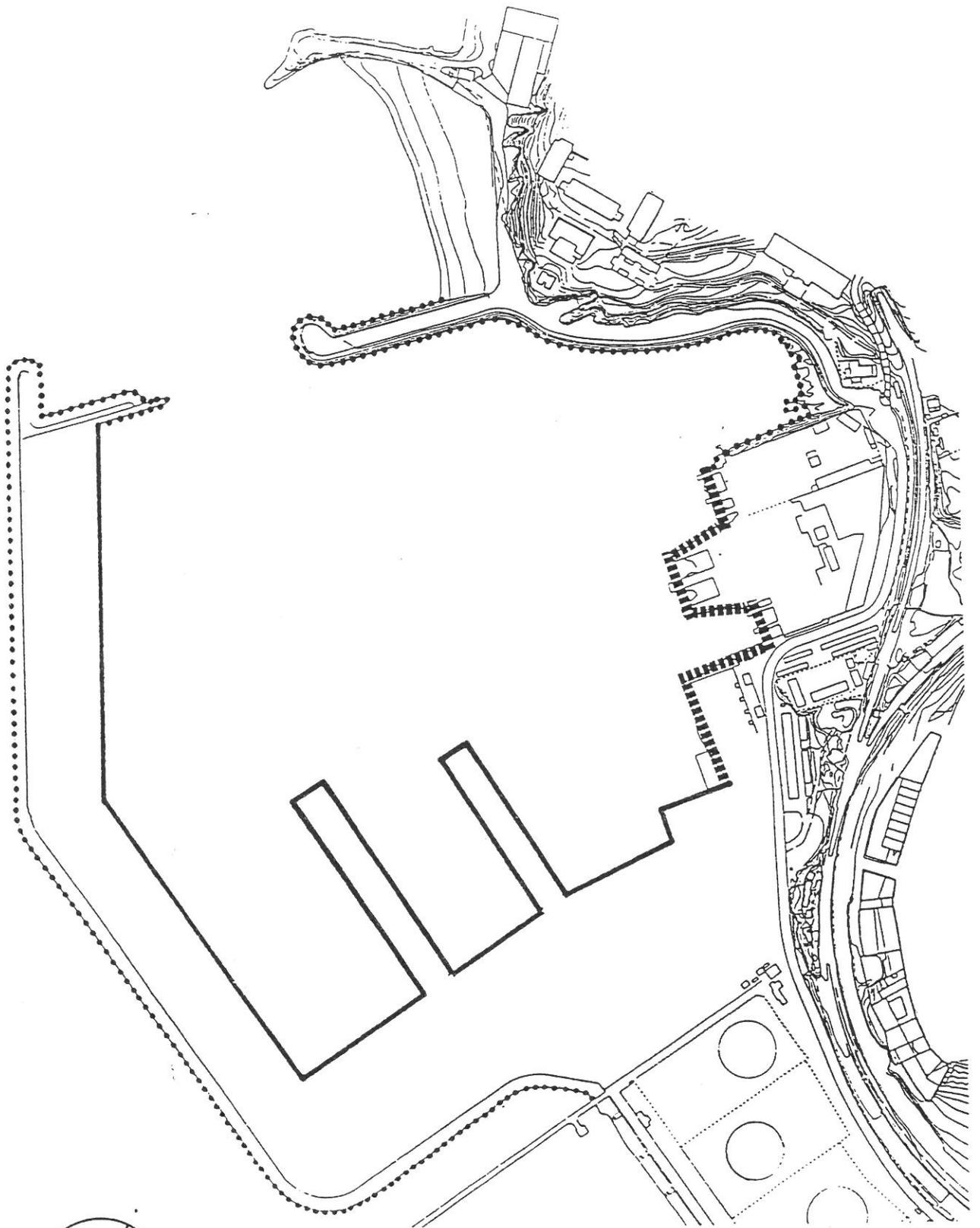


0 50 100m

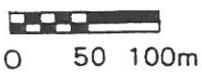
AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

9.3



ESCALA 1 : 5000



AREA N° 9 - DARSENA DE OZA

TIPOLOGIA DE COSTA

- MUELLES
- MUROS Y OBRAS DEFENSA
- ■ ■ RAMPAS Y VARADEROS

## 2. Tráfico marítimo

Al encontrarse en construcción, la Dársena de Oza aún no ha entrado en servicio.

## 3. Accesibilidad

### 3.1. Por vía marítima

El acceso general al Puerto se ha descrito en apartados anteriores.

Para acceder al interior de la Dársena, es necesario atravesar el espacio entre los espigones del dique y contradique, que tiene 120 metros de anchura.

### 3.2. Accesos ferroviarios

No se ha previsto acceso y trazado ferroviario en la zona.

### 3.3. Accesos viarios

A la zona de Oza se accede por una carretera, cuya amplitud se limita a un carril por sentido, que se ensancha significativamente a la altura de la puerta de San Diego. En el extremo opuesto, es decir, a la altura de los varaderos, esta carretera muere en un fondo de saco.

La Dirección General de Carreteras del MOPTMA (demarcación de Galicia), tiene proyectado, como parte del desarrollo de la Red Arterial de La Coruña, la prolongación de la carretera de Oza en dirección al Barrio de las Flores.

### 3.4. Conclusiones

Puede afirmarse que la accesibilidad por vía marítima es elevada.

En la actualidad, el Puerto Petrolero se interpone entre la zona de Oza y el resto de la zona portuaria, de forma que ambas partes sólo pueden relacionarse a través de la carretera de Oza. Esta vía se interrumpe en la actualidad junto a los varaderos, y es de escasa sección. Así pues, la accesibilidad rodada, tanto desde el interior como desde el exterior de la Zona de Servicio, se encuentra bastante restringida.

Cabe esperar que la prolongación de la carretera de Oza hacia la Avenida de Alfonso Molina aumente sensiblemente la accesibilidad, aunque la resolución del nudo de Casablanca aparentemente no permita enlazar con la Avenida del Pasaje.

#### 4. Situación legal del suelo

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

Toda la superficie del área es de competencia exclusivamente portuaria.

##### 4.2. Clasificación según situación legal

Superficie en concesión	21.641 m <sup>2</sup>	11,55 %
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	155.903 m <sup>2</sup>	88,45%
<i>Superficie total del área</i>	<i>177.544 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

##### 4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

En el momento de la aprobación del PGOU de La Coruña, no se había redactado aún el proyecto para la Dársena de Oza. Por eso, sólo podemos hablar de los terrenos de la presente zona de estudio desarrollados en tierra.

La clasificación del suelo perteneciente a la presente zona es la de Suelo Urbano.

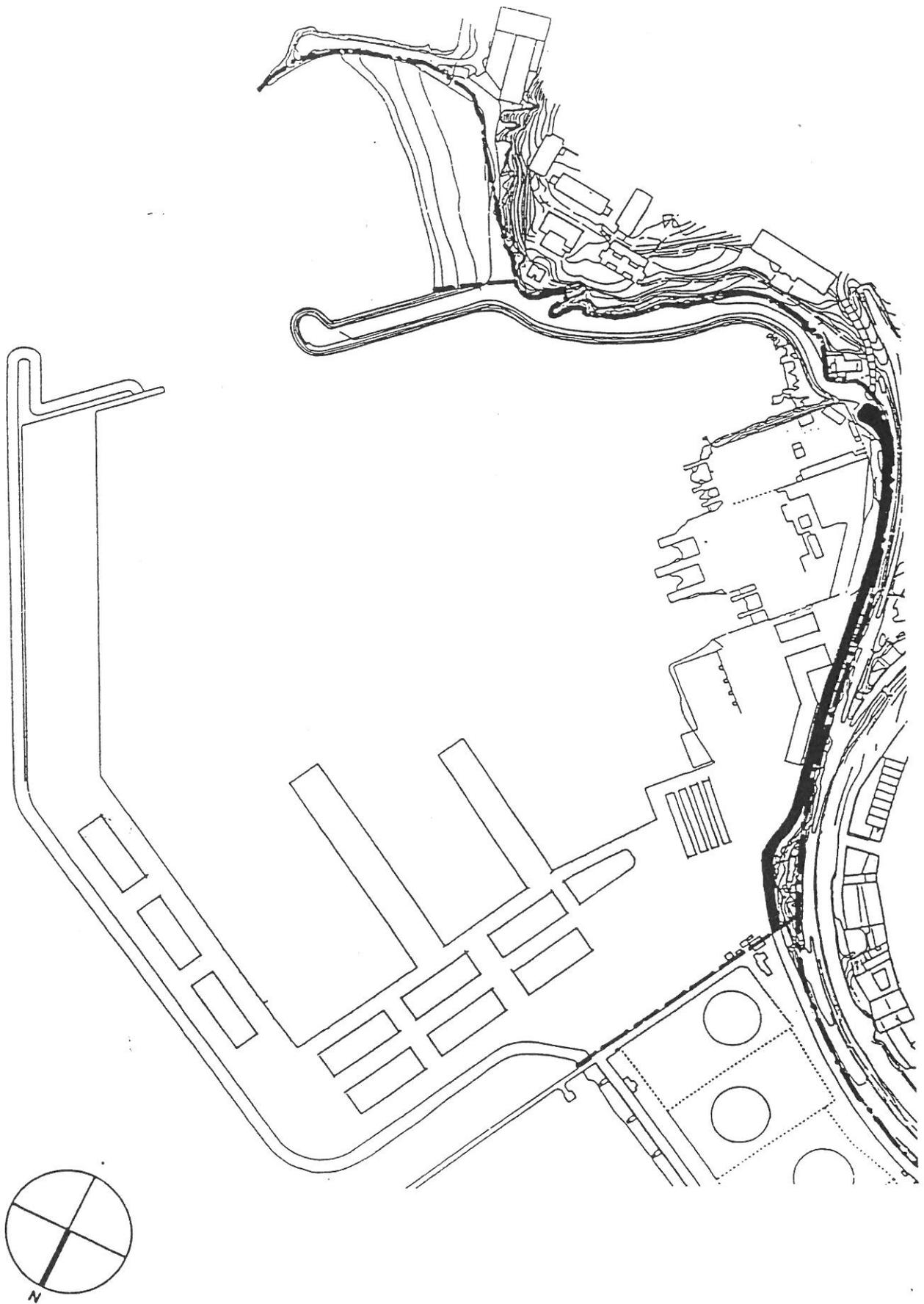
Para los varaderos, la Normativa asigna al suelo urbano la subclasificación de suelo simplemente consolidado, mientras que la superficie entre aquéllos y el Puerto Petrolero se incluye como suelo para equipamiento e infraestructura urbana. La presente zona de estudio carece de calificación concreta.

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

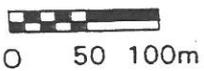
##### 4.4. Conclusiones

La zona descrita tiene una parte de su superficie en régimen de concesión. Estas concesiones cuentan con un amplio plazo de caducidad, y representan un 11,55% de la superficie total, lo que significa que la Autoridad Portuaria no dispondrá de capacidad efectiva de actuación sobre ella sino a largo plazo.

Respecto a competencias en actuaciones urbanísticas, la gestión de todos los terrenos de la presente zona de estudio corresponde a la Autoridad Portuaria.



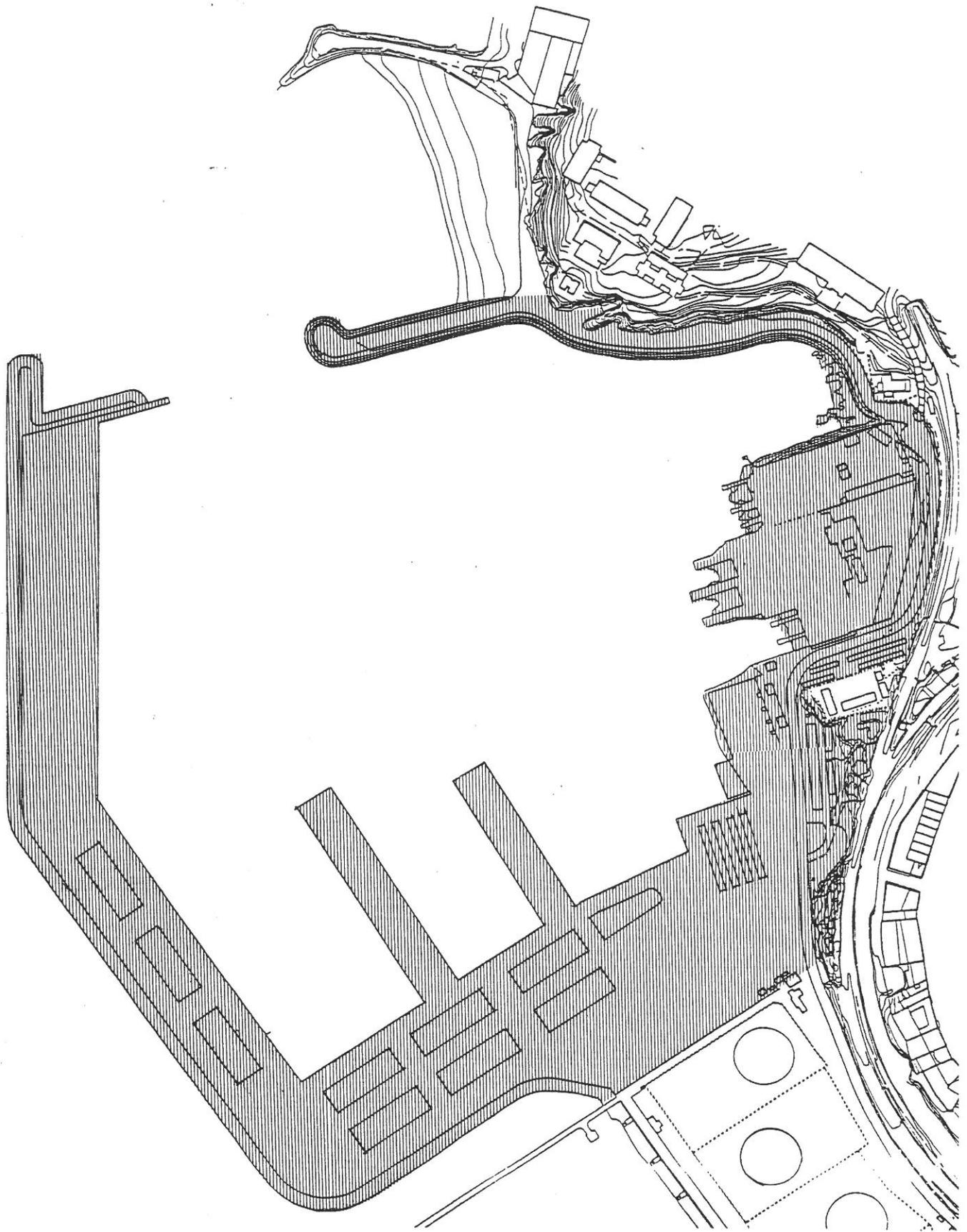
ESCALA 1 : 5000



AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

RED VIARIA Y FERROVIARIA

9.5



ESCALA 1 : 5000

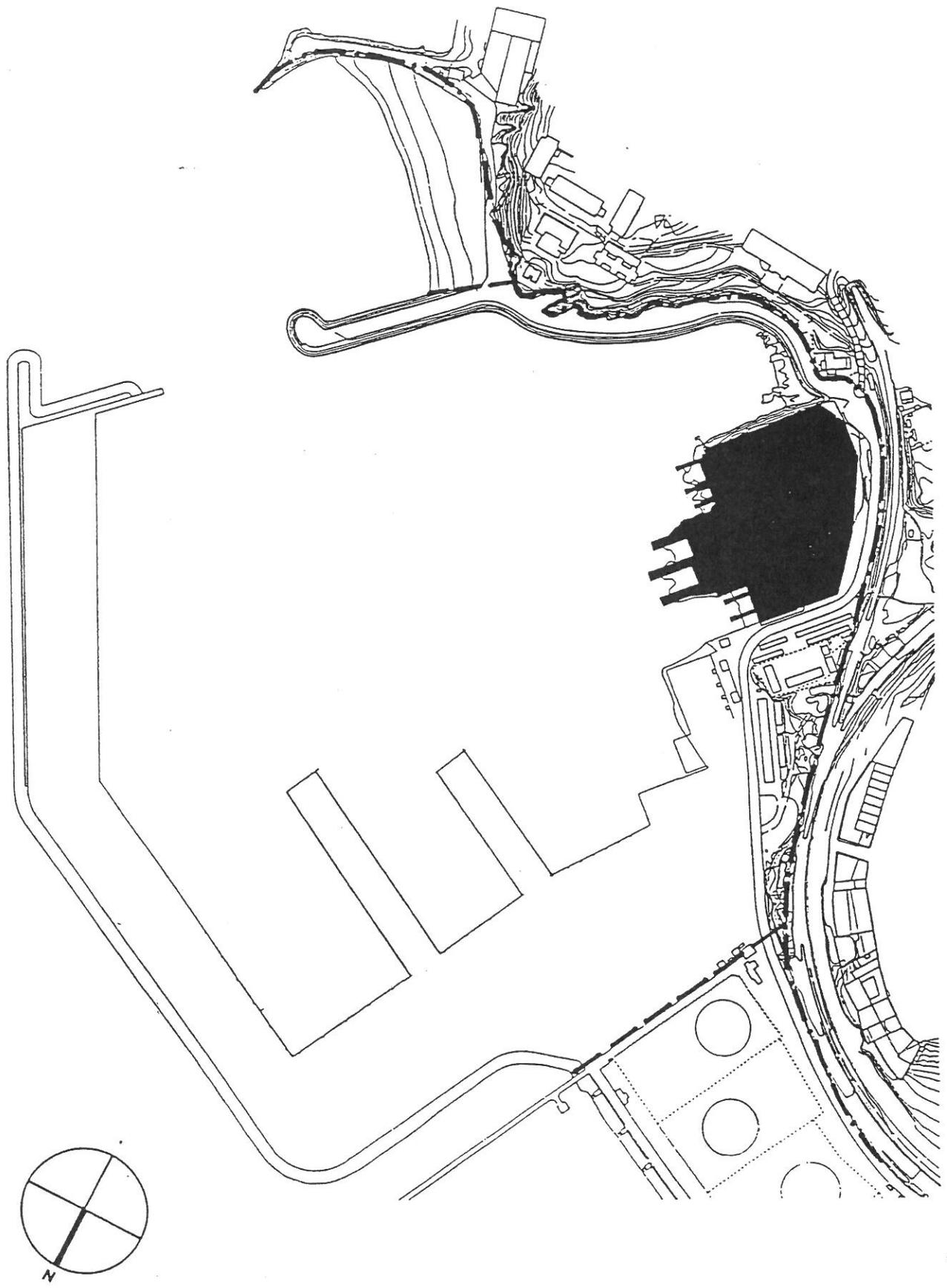


0 50 100m

AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

SUELO ACTUACION PORTUARIA

9.6



ESCALA 1 : 5000



AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL  
1º DE ENERO DEL 2004

9.7

## 5. Análisis de la ordenación y usos existentes

### 5.1. Ordenación

El Plan Director de la Dársena de Oza incluye la construcción de muelles y pantalanes para pesca de altura y bajura, departamentos de armadores, talleres de reparación, secadero de redes, aparcamientos, etc.

Con la realización de lo proyectado, la Dársena y los terrenos en tierra gozarán de una completa ordenación y quedarán dispuestos para el desarrollo de las actividades pesqueras.

### 5.2. Cuadros de usos pormenorizados

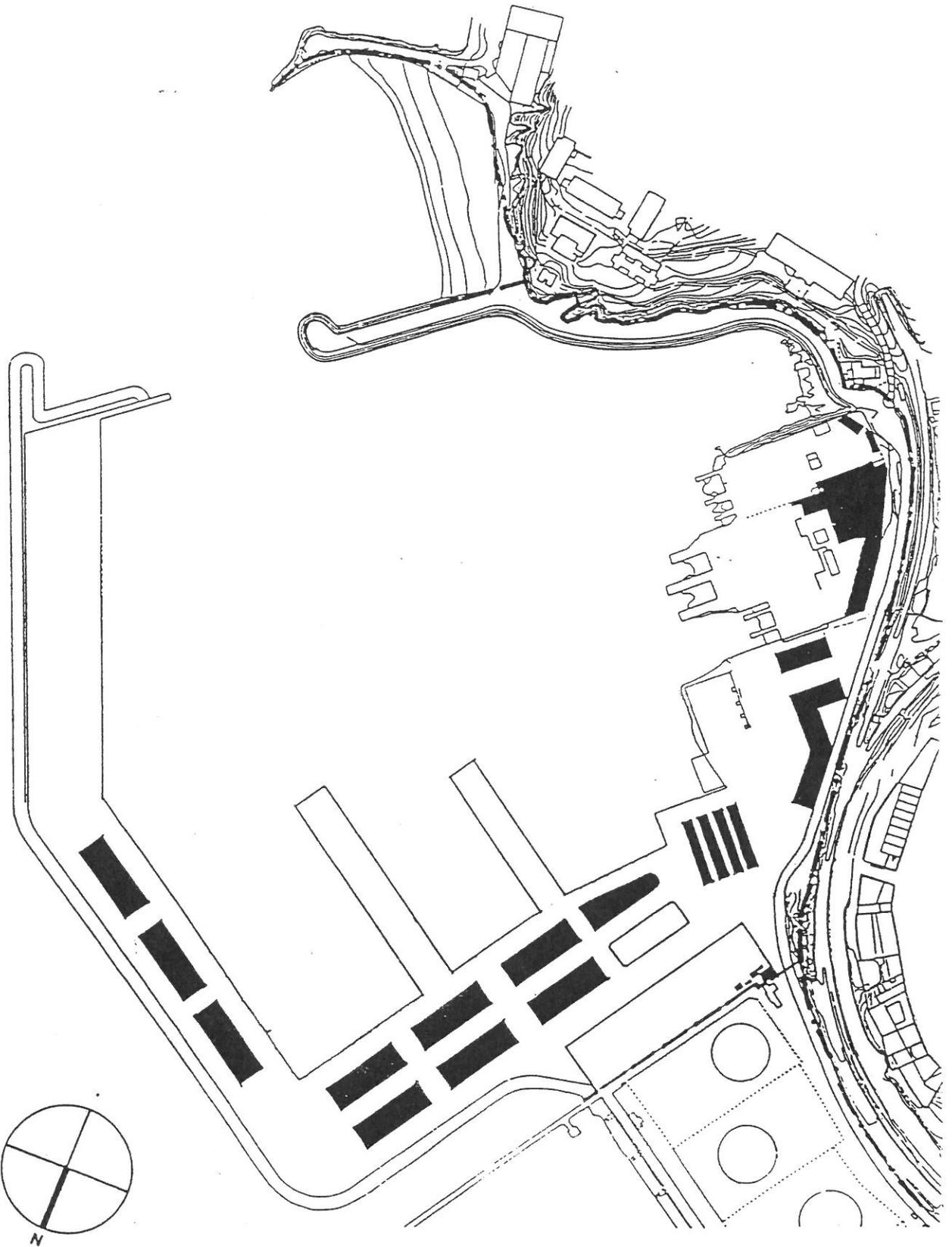
	superficie	% sobre total
Red viaria	4.300 m <sup>2</sup>	2,30%
Estacionamiento	2.300 m <sup>2</sup>	1,23%
Maniobra y manipulación de mercancías	104.434 m <sup>2</sup>	55,76%
Almacenaje descubierto	11.280 m <sup>2</sup>	6,02%
Almacenaje cubierto	20.465 m <sup>2</sup>	10,92%
Industrial	8.312 m <sup>2</sup>	4,44%
Espacios libres portuarios	21.153 m <sup>2</sup>	11,30%
Espacios libres anejos al viario	15.050 m <sup>2</sup>	8,03%
<i>Superficie total</i>	<i>187.294 m<sup>2</sup></i>	<i>100,00%</i>

El uso mayoritario del suelo corresponde a la manipulación y maniobra de mercancías (55,76%). El resto de los terrenos de la zona son mayoritariamente usados para actividades portuarias.

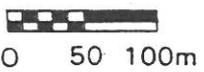
### 5.4. Altura, estado y valoración de la edificación

Sobre la superficie en tierra del área, existe un conjunto de cuatro edificios de cierto interés y antigüedad sobre un promontorio, rodeados de una muralla de mampostería pétreo. Los edificios se encuentran en estado de ruina parcial. Sin embargo, podría ser interesante repararlos y otorgarles algún uso compatible con la zona.

Exceptuando dicho conjunto, no existen otros edificios de interés en el área.



ESCALA 1 : 5000



AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS  
DIRECTAMENTE AL PUERTO

9.8

## 5.5. Conclusiones

La zona de Oza va a sufrir un cambio radical en el momento en que se complete la ordenación proyectada, y se produzca la introducción del uso pesquero. Va a ser fundamental igualmente la realización de los enlaces viarios, necesarios para el correcto funcionamiento del tráfico en el área.

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

### 6.1. Nivel de centralidad del área

La situación actual de la zona es de marginalidad, acentuada por la mala accesibilidad a través de una carretera que se interrumpe y la baja calidad del ambiente de los varaderos.

Sin embargo, es evidente el atractivo que la existencia de una pequeña playa junto a las instalaciones de reparación ejerce sobre la población cercana a la zona, acentuada aún más con la realización de la playa artificial junto al contradique de la Dársena.

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

El entorno de la Dársena lo ocupa una ladera cubierta de vegetación, sobre la que se levantan algunos edificios antiguos abandonados. Frente a los varaderos, sin embargo, existe un muro paralelo a la carretera, que separa la zona de las vías del tren. Tras este muro se alzan bloques de viviendas de relativa calidad.

Las actividades pesqueras suponen un uso compatible con la calidad ambiental que se espera para el entorno de la zona. Habrá que realizar, sin embargo, el tratamiento de las instalaciones de reparación de buques, cuidando especialmente el aspecto de las rampas de los varaderos.

### 6.3. Referencias concretas de la opinión ciudadana sobre el área

"La asociación de vecinos "OZA" se opone a la construcción de la nueva Dársena". Los vecinos no quieren que se cree una playa artificial, sino que se conserve la actual, y no aceptan el impacto ambiental que puede suponer la dársena. Pedirán la intervención de la Xunta. IG, 4/X/90

"La remodelación de la Dársena de Oza dañaría el entorno, según los vecinos". La zona de Oza registraría concentraciones de contaminación; por ello la asociación de A Gaitreira-Os Castros se pondrá en contacto con el alcalde de Oleiros para buscar alternativas al proyecto. VG, 17/X/90

"El Ayuntamiento de Oleiros se opone a la construcción de la nueva dársena coruñesa". Su realización incumple la normativa vigente de la Ley de Costas, y asegura la desaparición de gran parte de la playa de Santa Cristina. VG, 27/X/90

"La dársena de Oza podría provocar un aumento de enfrentamientos de la bahía coruñesa". Al mismo tiempo, podría crear alteraciones en las playas próximas, al afectar el sistema de circulación de las aguas del mar, lo que originaría menor intercambio de aguas y estancamiento de vertidos. VG, 4/XI/90.

"Vecinos del barrio coruñés de A Gaiteira exponen al gobierno civil sus temores a la construcción de una dársena en Oza". Por causas de ecología y modificación del entorno marino. El Ayuntamiento declina responsabilidad. VG, 11/I/91; IG, 15/I/91

"El Alcalde de Oleiros comparecerá hoy ante el juzgado nº 1". Por posible desacato al Presidente de la Junta del Puerto de La Coruña, al requerirle documentación sobre la futura nueva dársena de Oza. IG, 27/VI/91; CG, 7/VI/91; CG, 28/VI/91

"La nueva dársena de Oza podría enfrentar a Oleiros con A Coruña". Polémica en Oleiros para la futura construcción de la Dársena. IG, 1/IX/91; CG, 4/IX/91; CG, 6/IX/91; VG, 7/IX/91; CG, 10/IX/91; IG, 10/IX/91; VG, 11/IX/91; VG, 26/X/91

"La Xunta requirió al MOPT toda la documentación de la Dársena de Oza". El Gobierno gallego asegura que desconoce el proyecto de la Dársena y el Director General del Medio Ambiente manifestó que la Xunta había requerido los datos el 19 de Febrero. IG, 6 /III/92

"Oleiros exigirá responsabilidades si hubo vertidos en Seixo Blanco". Parece ser que pueden proceder de la construcción de la Dársena de Oza. CG, 8/I/93

"Oza acoge los barcos abandonados en el Muelle de Linares Rivas". Los estibadores creen que se va a sacar un barco que lleva hundido más de un año. VG, 19/I/94

"El 'coco' de Oleiros (El Alcade de Oleiros A. García Secona)". Todo el dique de Abrigo de Oza ha cambiado las normas de atraque. CG, 30/VIII/94; VG, 27/VIII/94.

"La Dársena de Oza produce un alto impacto ambiental, según los vecinos". Al contrario que opina la Autoridad Portuaria, que encargó un informe a "Norcontrol" que manifestaba lo contrario. CG, 6/IX/1994; VG, 6/IX/1994

"Gonzalez Laxe y los armadores son críticos con la nueva dársena de Oza". Opinan que es demasiada inversión para un uso muy pequeño. CG, 7/XII/94

"Francisco Vázquez no quiere un puesto Carbonero (en Oza)". Afirma que continuaría y acabaría con la actividad pesquera (Según el alcalde de Oleiros también desaparecería la playa de Santa Cristina). IG, 31/I/95; VG, 31/I/95

"UGT sugiere que se construya el muelle carbonero pero que se respete el medio ambiente". Hay que potenciar el Puerto para puestos de trabajo. VG, 8/II/95

"El alcalde transmite al director General de Puertos su rechazo a la terminal carbonera". No sólo es perjudicial desde el punto de vista medioambiental, sino que además ocuparía mucha superficie en el muelle y no dejaría pasar la pesca. VG, 25/II/95

## 7. Conclusiones del análisis

La ordenación integral prevista para la zona, la ubicación de las actividades pesqueras en su superficie y la prolongación del vial de acceso terminaran por caracterizar este área como base pesquera de atención al buque y tripulantes del Puerto de La Coruña.

## AREA Nº 10- PLAYA DE OZA

### 1. Datos generales

La presente área de estudio está conformada por una playa artificial, recientemente creada, limitada por diques de escollera, con una longitud de 229 m. y una superficie de 14.895 m<sup>2</sup>.

El acceso al área se realiza desde la Dársena de Oza por un vial, todavía sin asfaltar, interno a la zona de servicio.

Toda la zona es de competencia exclusivamente portuaria, y no existe sobre ella superficie alguna en régimen de concesión.

El uso recreativo es el único uso presente en el área. No existen edificios en la zona.

### 2. Propuesta

Dado que el área no tiene actividades portuarias y se conforma como una zona recreacional y de esparcimiento para la ciudad, se propone su exclusión de la zona de servicio del puerto. De esta forma, la zona de servicio el puerto de la Coruña terminaría en el arranque del contradique de protección de la Dársena de Oza.