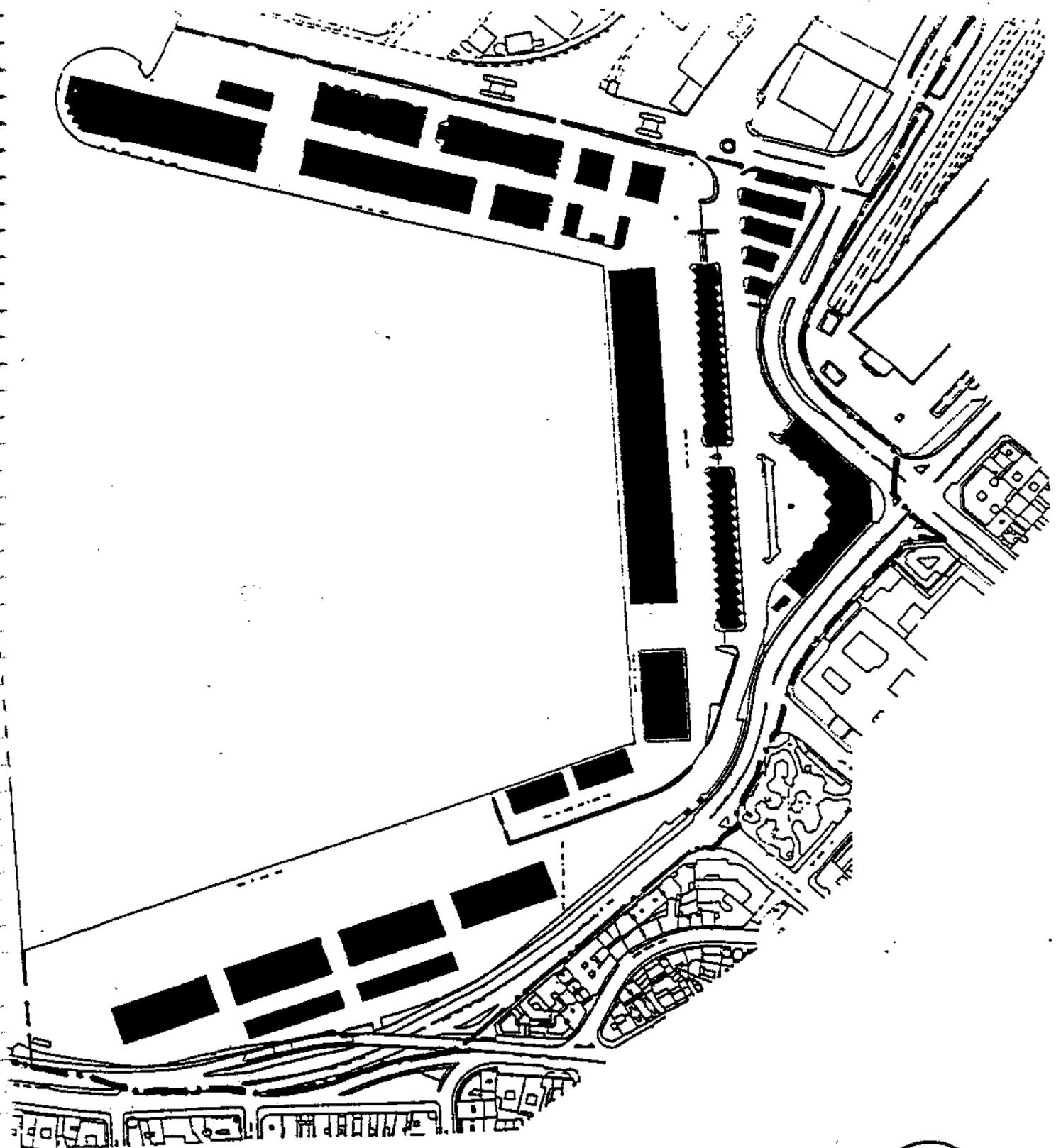


ESCALA 1 : 4000

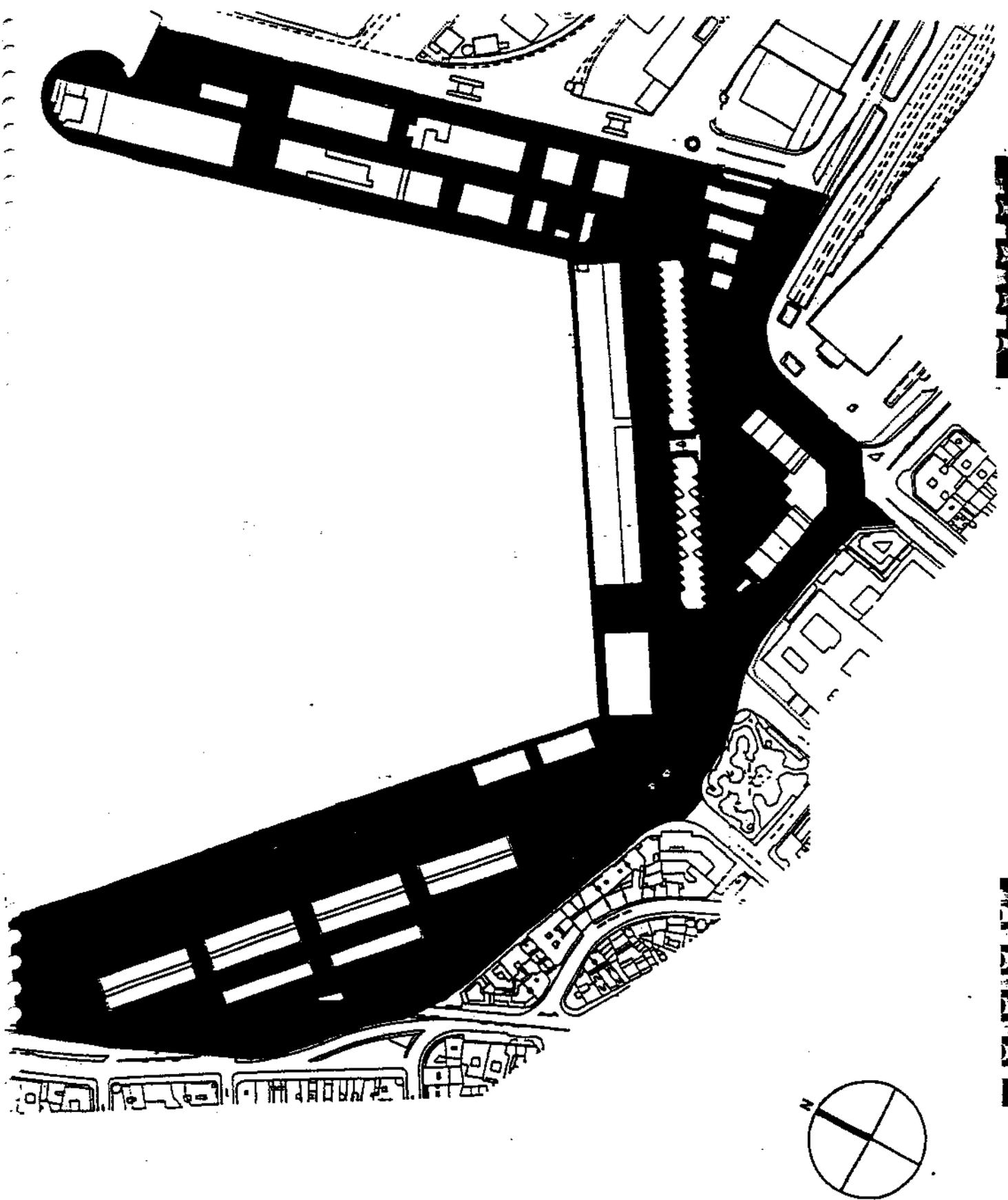
AREA N° 5 - PUERTO PESQUERO



ESCALA 1 : 4000

AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

■ SUPERFICIE EDIFICADA



ESCALA 1 : 4000

AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

2. Tráfico marítimo

El Muelle de La Palloza carece de tráfico de mercancías, puesto que se dedica exclusivamente a la actividad pesquera, que incluye solamente 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.

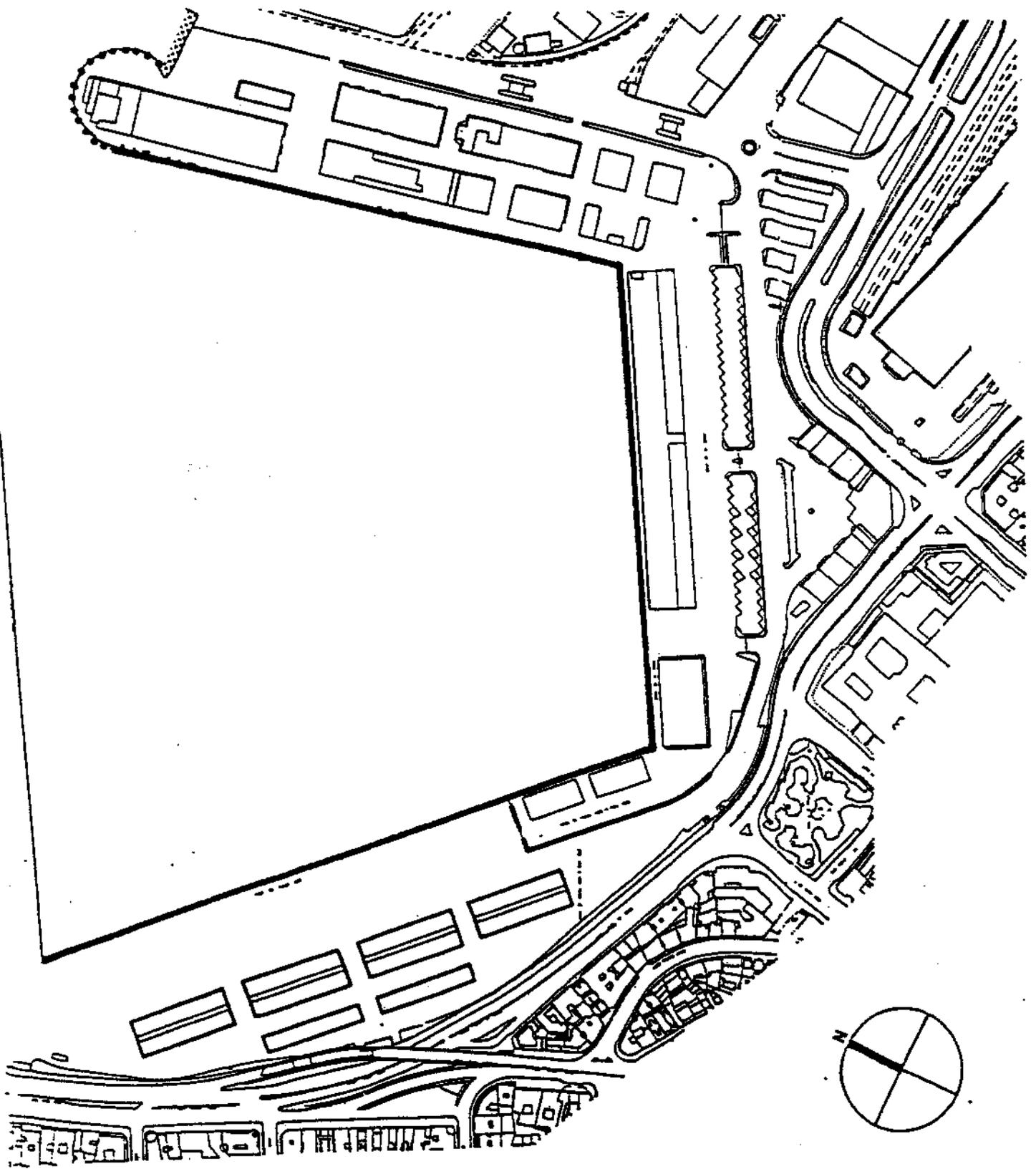
En lo que se refiere a pesca fresca, actividad que caracteriza a la zona, el tonelaje total descargado en 1993 fue de 63.196 toneladas.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO 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

EVOLUCIÓN 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



ESCALA 1 : 4000

AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

TIPOLOGIA DE COSTA

MUELLES

**EVOLUCIÓN 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.

**EVOLUCIÓN 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 Caivo 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 puerto 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 Caivo 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.

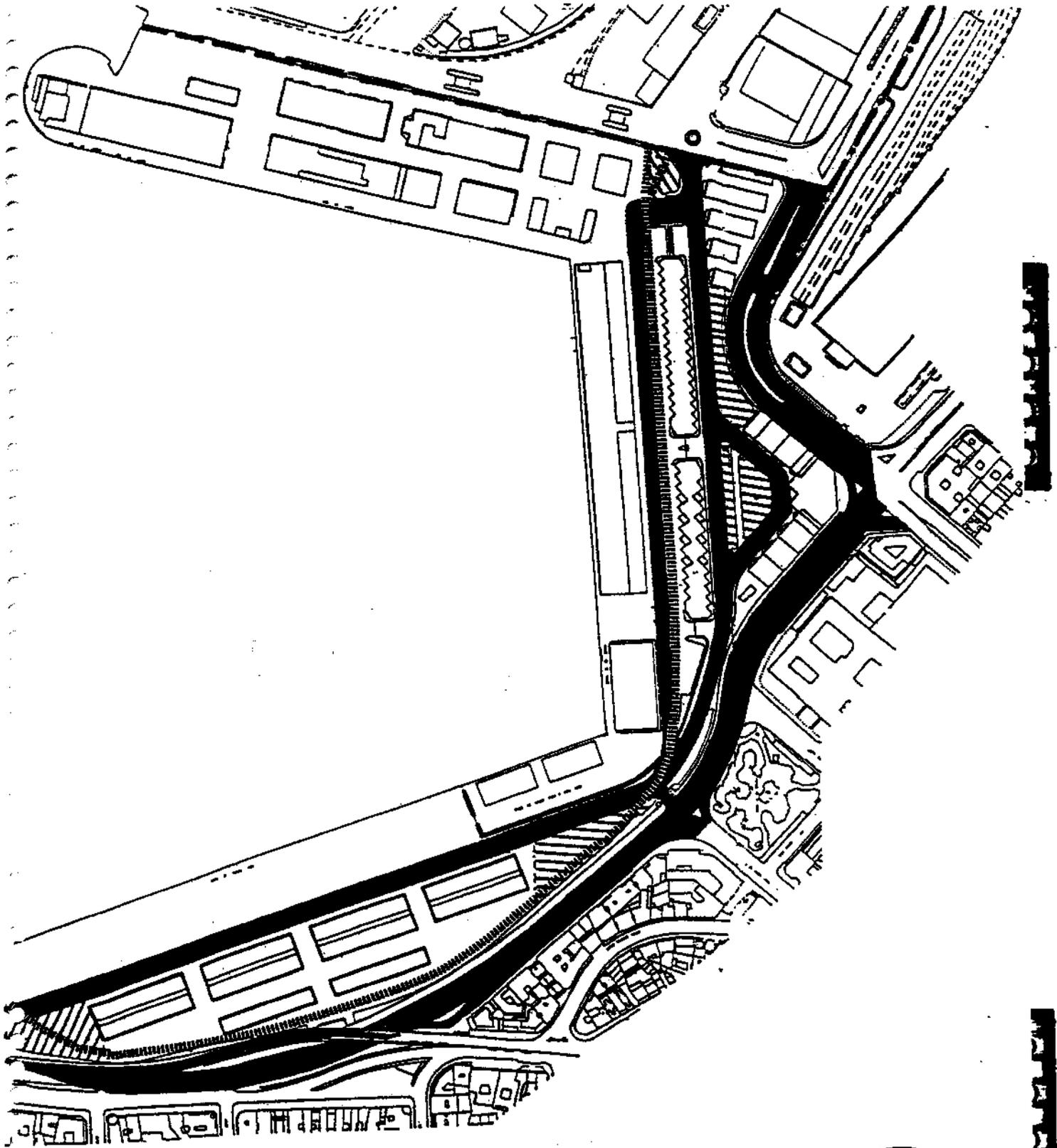
A la carretera de Oza confluyen la Avenida de Ramón y Cajal, que no pertenece a la Zona de Servicio, la Avenida del General Primo de Rivera. Esta vía, que se encuentra dentro de la delimitación portuaria, discurre paralela al Muelle de Linares Rivas por detrás de éste, a una cota más elevada que la del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

3.4. Conclusiones

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

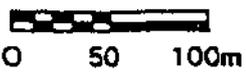
El área disfruta de una buena accesibilidad viaria, tanto peatonal como rodada, y goza de buenos enlaces con el entramado viario de la ciudad. Todas las vías que de alguna forma afectan a la zona tienen un importante volumen de tráfico.

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 N° 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 m ²	12,48%
Suelo de actuación conjunta Ayuntamiento-AP	-	-
Suelo de actuación Portuaria	155.088 m ²	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 m ²	6,20%
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	166.189 m ²	93,80%
<i>Superficie total del área</i>	<i>177.192 m²</i>	<i>100,00%</i>

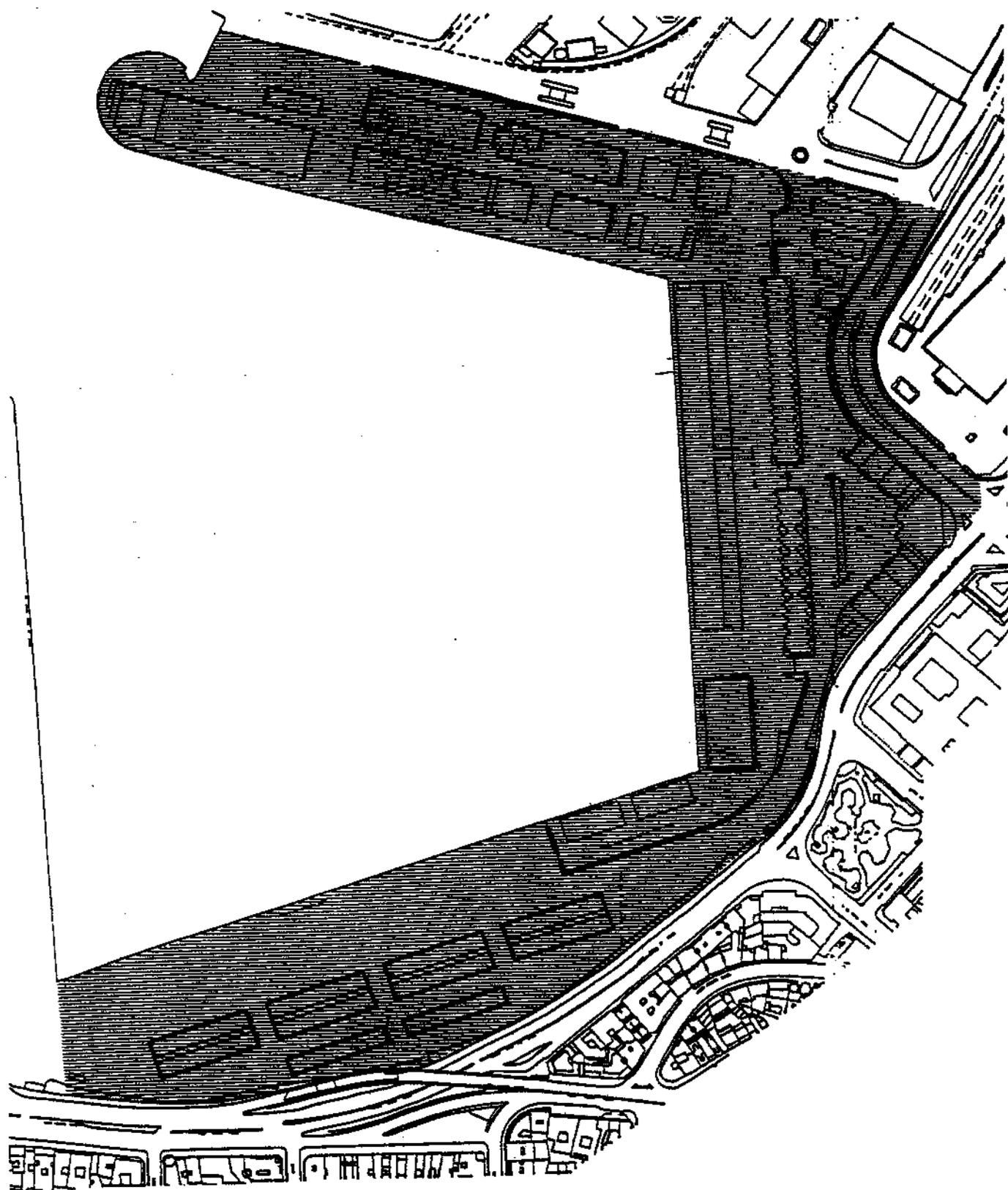
4.3. Determinaciones urbanísticas vigentes

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.

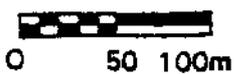
4.4. Conclusiones

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 Pailloza) 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.



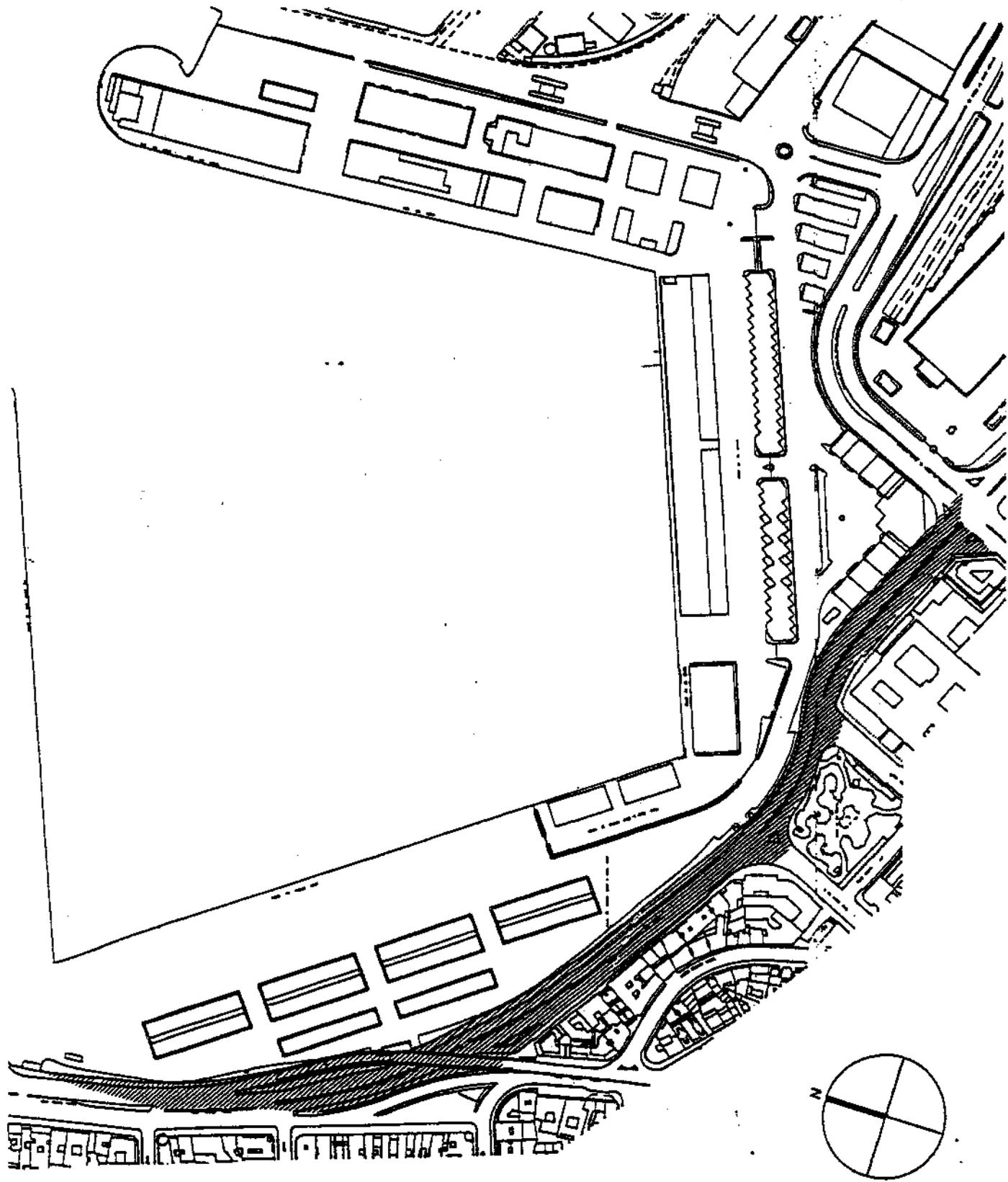
ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

5.6



ESCALA 1 : 4000

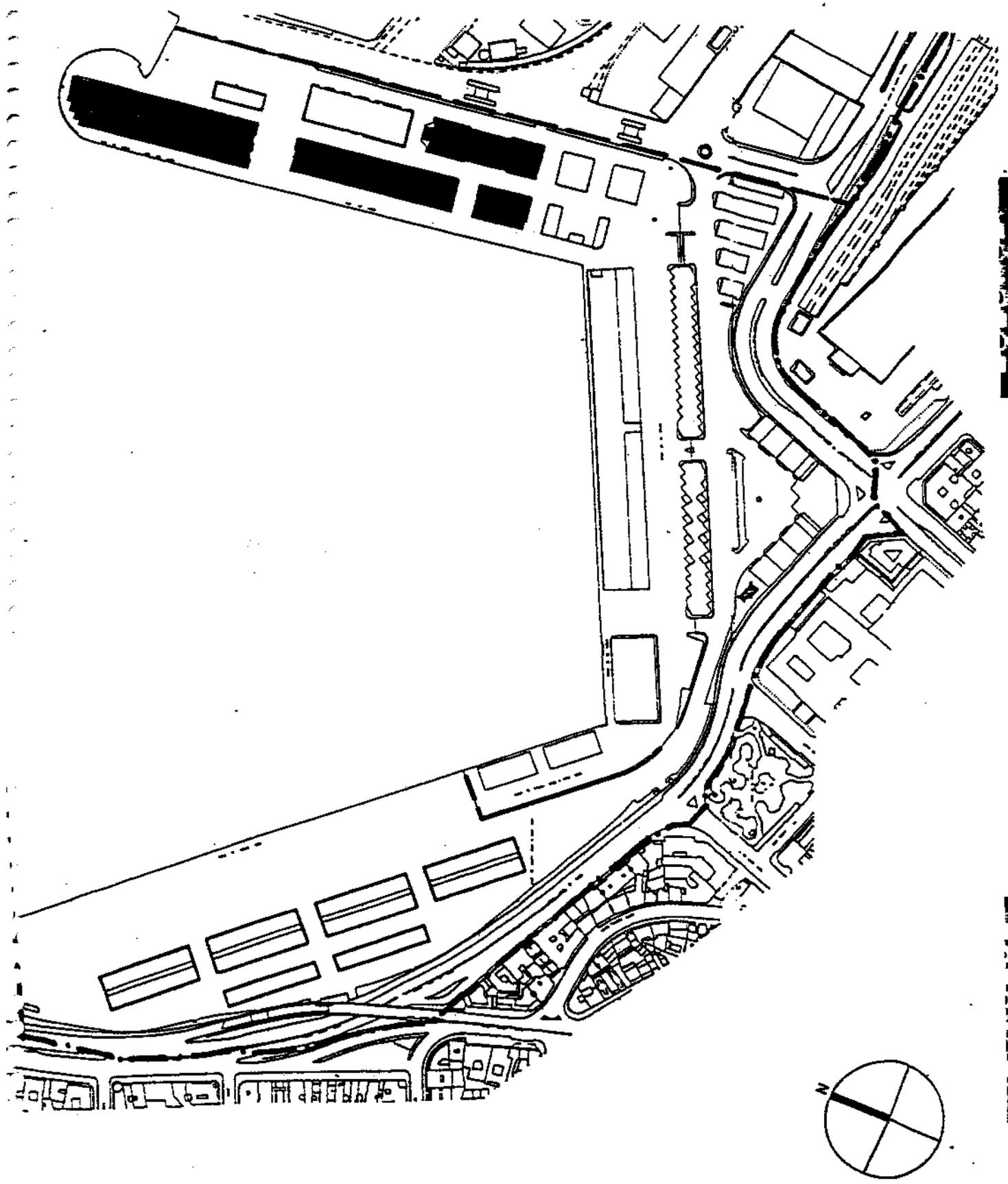


0 50 100m

AREA Nº 5 - PUERTO PESQUERO

SUELO ACTUACION MUNICIPAL

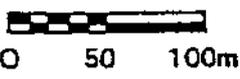
5.7



ESTADO DE GUAYAMA

MUNICIPIO DE GUAYAMA

ESCALA 1 : 4000



AREA N° 5 - PUERTO PESQUERO

CONCESIONES QUE CADUCAN ANTES
 DEL 1° DE ENERO DEL 2000
 CONCESIONES QUE CADUCAN DESPUES DEL
 18 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 m ²	15,14%
Estacionamiento	5.815 m ²	3,30%
Red ferroviaria	(115 m)	
Maniobra y manipulación de mercancías	59.581 m ²	33,59%
Almacenaje descubierto	11.955 m ²	6,74%
Almacenaje cubierto	33.734 m ²	19,03%
Industrial	10.932 m ²	6,20%
Espacios libres anejos al viario	28.339 m ²	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 15,90% 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 vértice 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 fábrica 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.

5.5. Conclusiones

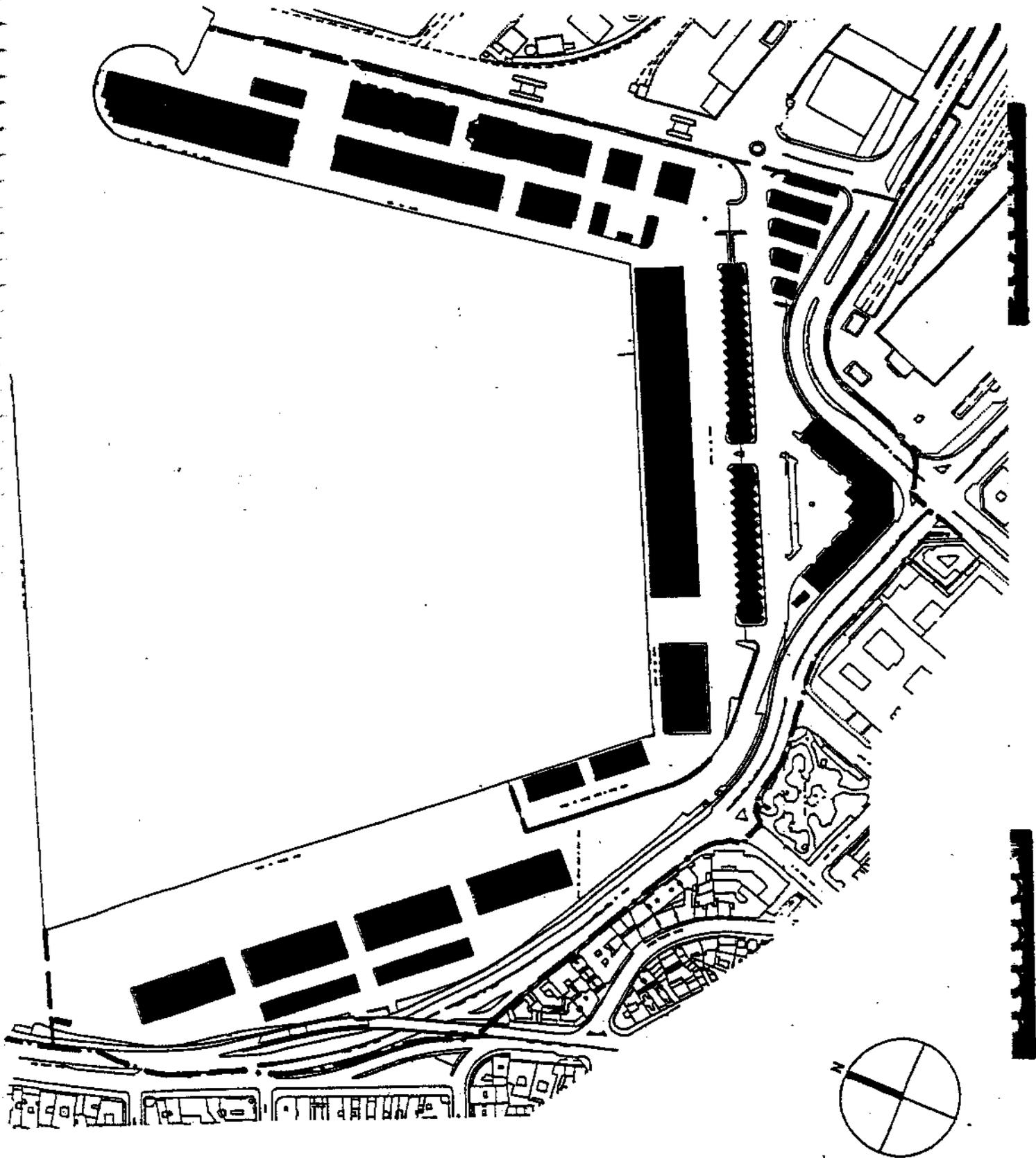
Nos encontramos ante un área que se encuentra ordenada casi en su totalidad. A pesar de este hecho, existen en la zona ciertos conflictos derivados de la ordenación.

El primero de ellos es la inutilidad de las vallas que aíslan 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.



ESCALA 1 : 4000

AREA N° 5 - PUERTO PESQUERO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS

E 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.

7. Resumen de la problemática del área

No se aprecian problemas significativos en la ordenación del área. Pueden citarse, sin embargo, algunos conflictos como la ausencia de control de acceso, la falta de ordenación del estacionamiento de pesados, el descuido de ciertas áreas de maniobra y manipulación de mercancías y el problema ambiental que genera la vía sobreelevada tras el Muelle de Linares Rivas.

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

8.1. Determinaciones del Plan de Utilización.

El Plan de Utilización califica el conjunto del área con el uso portuario pesquero.

8.2. Proyectos o planes en marcha.

La Autoridad Portuaria está redactando un proyecto para una nueva Terminal Pesquera, que incluye la urbanización, los edificios de lonjas y almacenes.

9. Expectativas o exigencias explícitas externas

9.1. Proyectos o estudios en marcha.

No se conocen.

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

"Los rederos del Puerto coruñés afirman que trabajan en unas condiciones tercermundistas". A cambio de que abandonarían 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. ECONOMÍA, VIII/91.

"El Puerto de La Coruña ha dejado al de Ondárroa el 1er 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.

10. Bases para la ordenación

Parece conveniente mantener el uso pesquero que soporta la zona en la actualidad, aunque especializándola en el ciclo del pescado, dados los proyectos en marcha en Oza para acoger el ciclo del buque. Debe procederse a organizar el control de accesos.

ÁREA Nº 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 ²	12,47%
Superficie sin edificar	106.420 m ²	87,53%
<i>Superficie total</i>	<i>121.580 m²</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

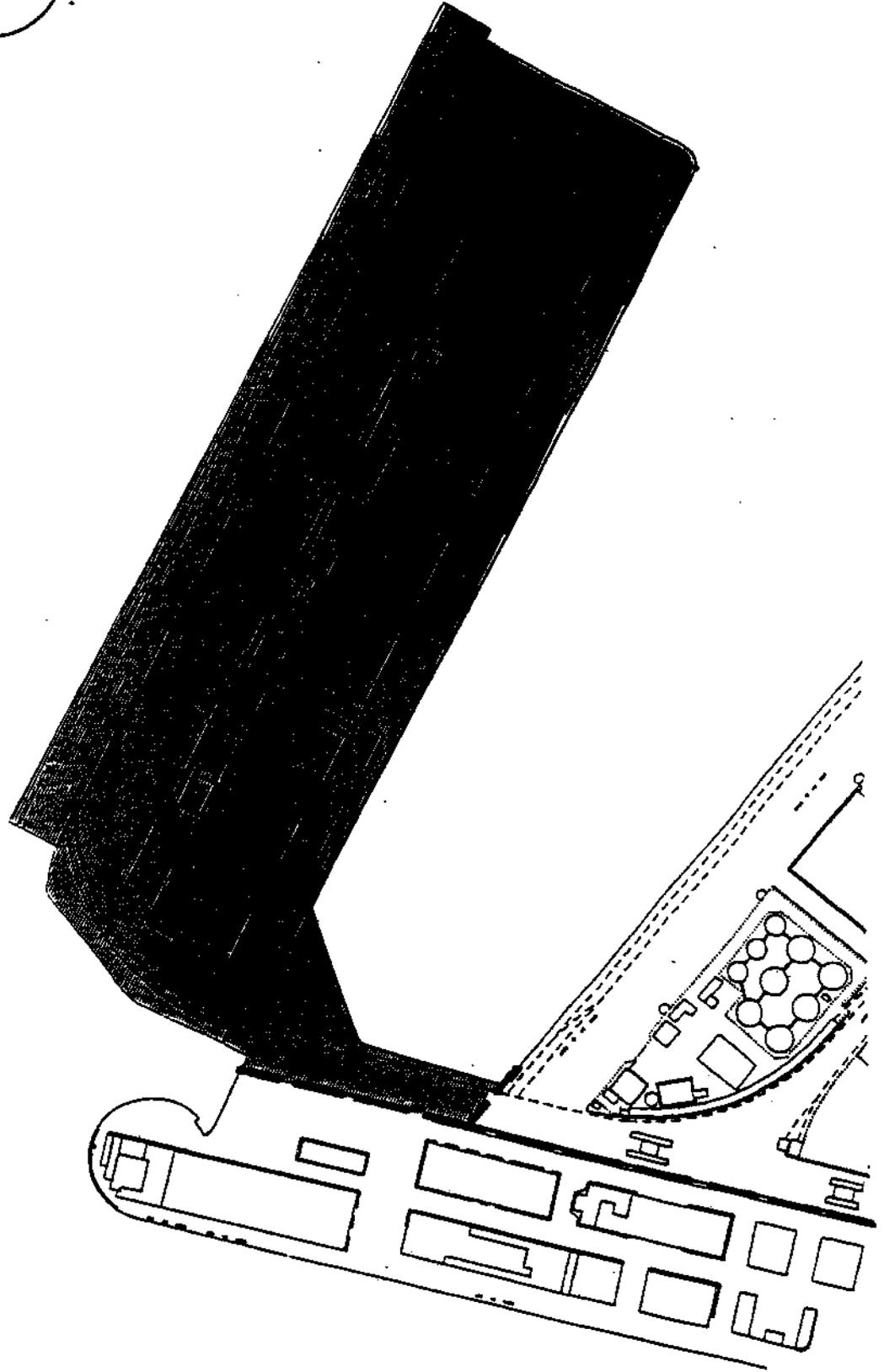
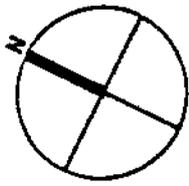
El Muelle del Centenario se construye con el objetivo de cubrir dos necesidades portuarias concretas: por un lado, el gran aumento de tráfico de carga seca, que se estimaba en un 100% para el período entre 1976 y 1985, y, por otro, la tendencia creciente del tonelaje de los buques de graneles sólidos,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

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO 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.



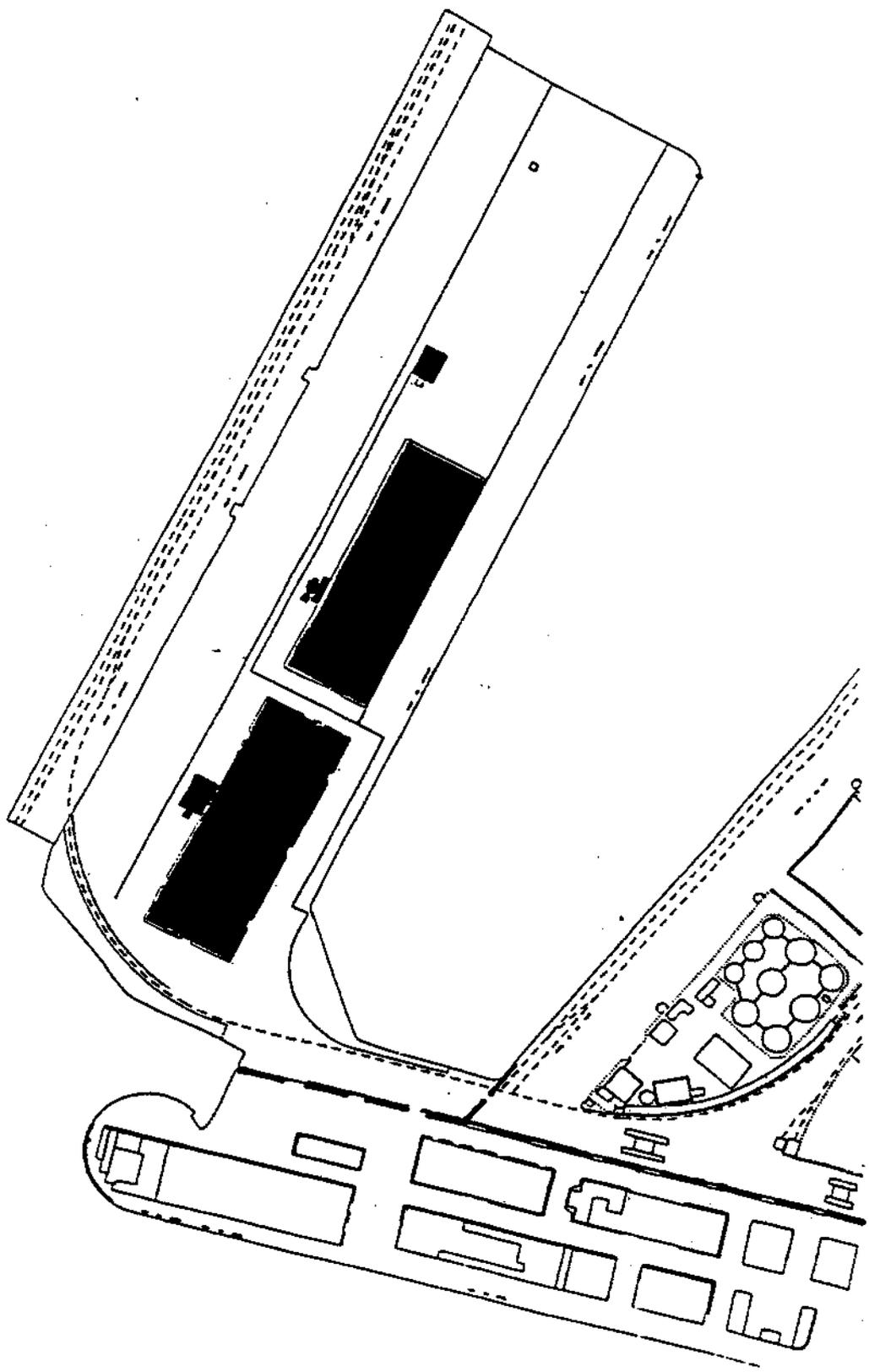
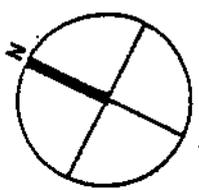
ESCALA 1 : 4000

0 50 100m

AREA N° 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

DELIMITACION DE AREA

6.1

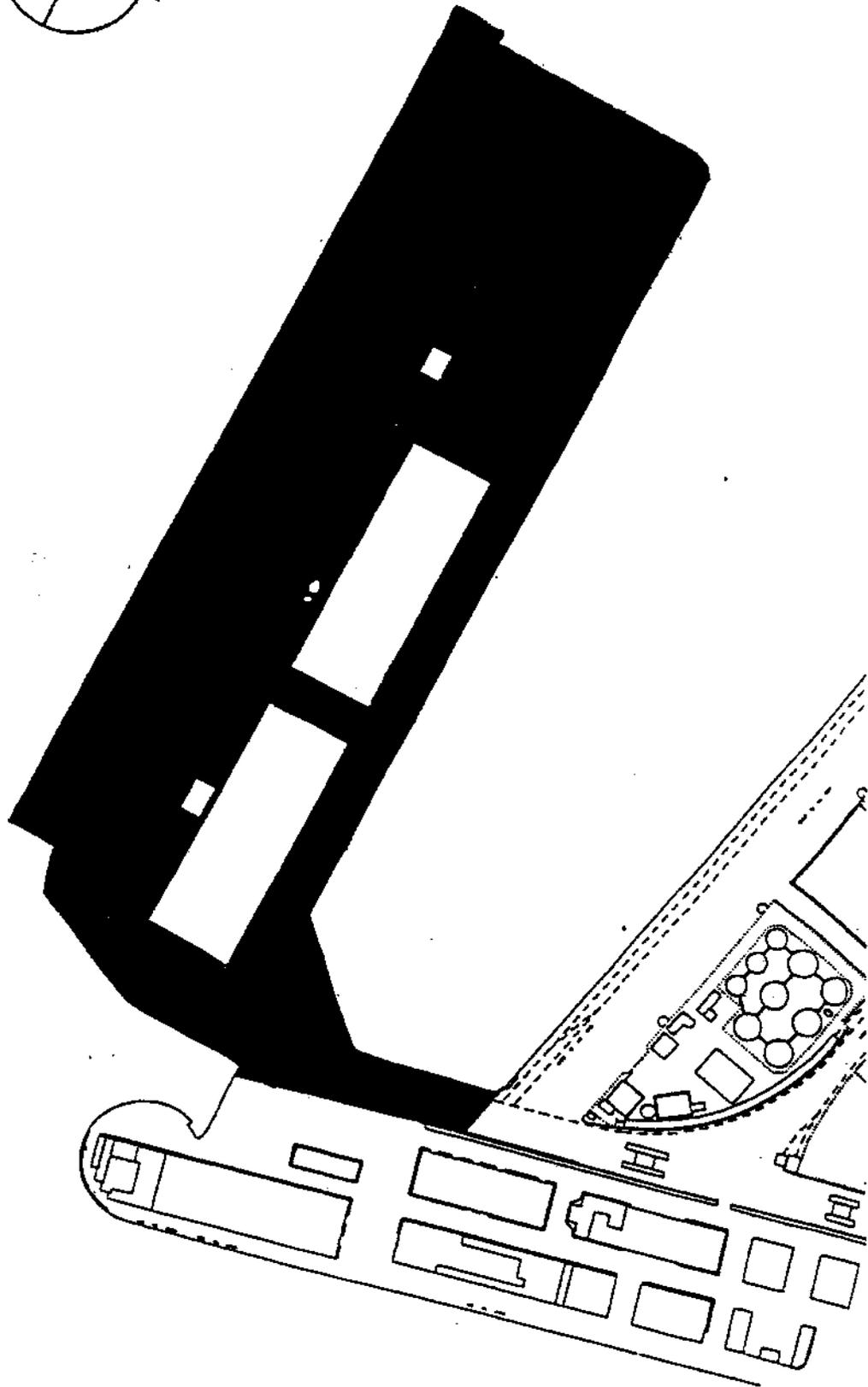
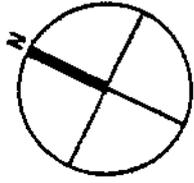


ESCALA 1 : 4000

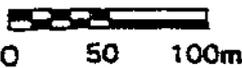


AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

SUPERFICIE EDIFICADA



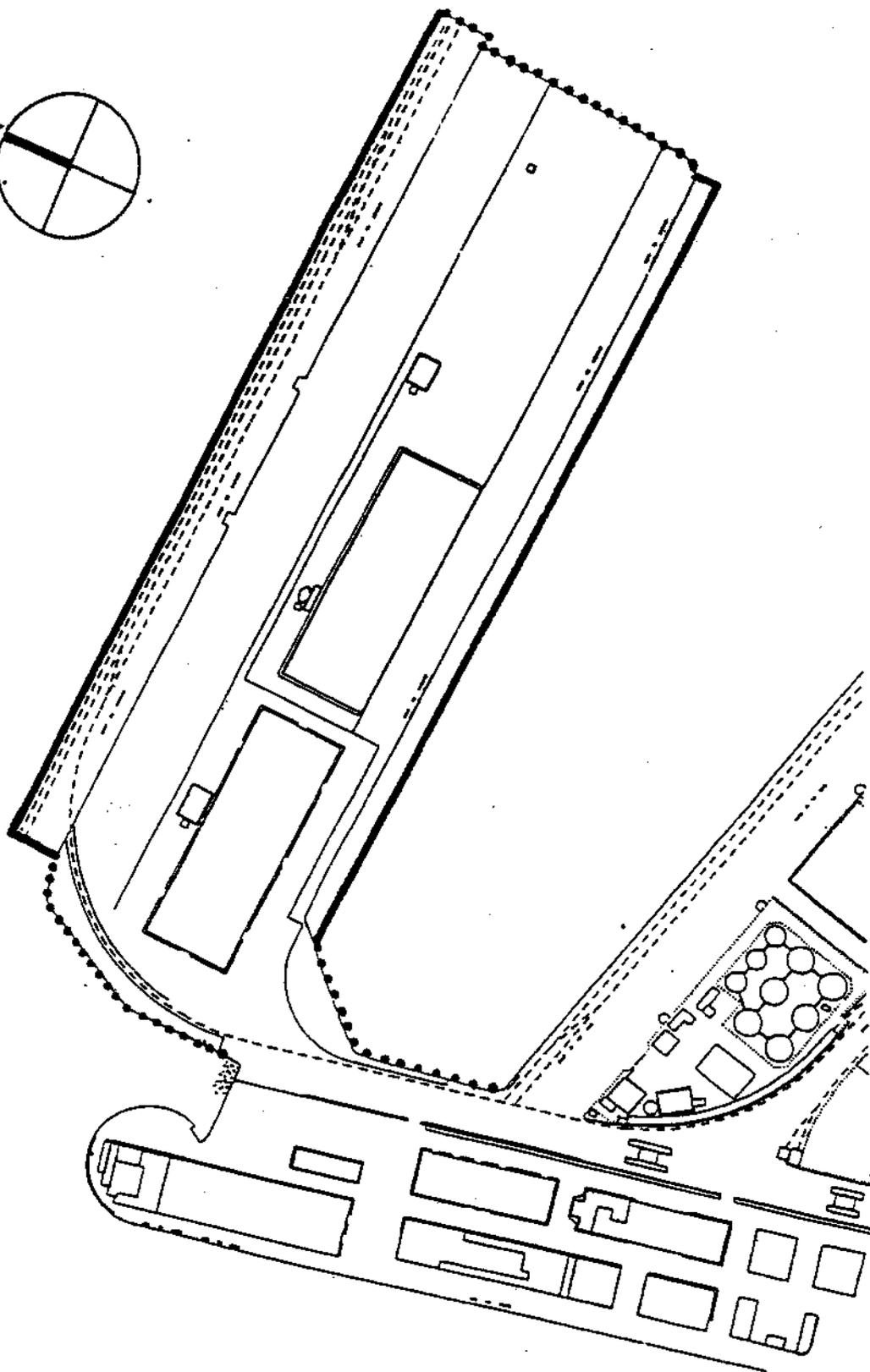
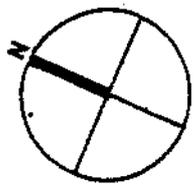
ESCALA 1 : 4000



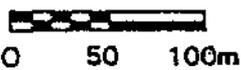
AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

6.3



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 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.

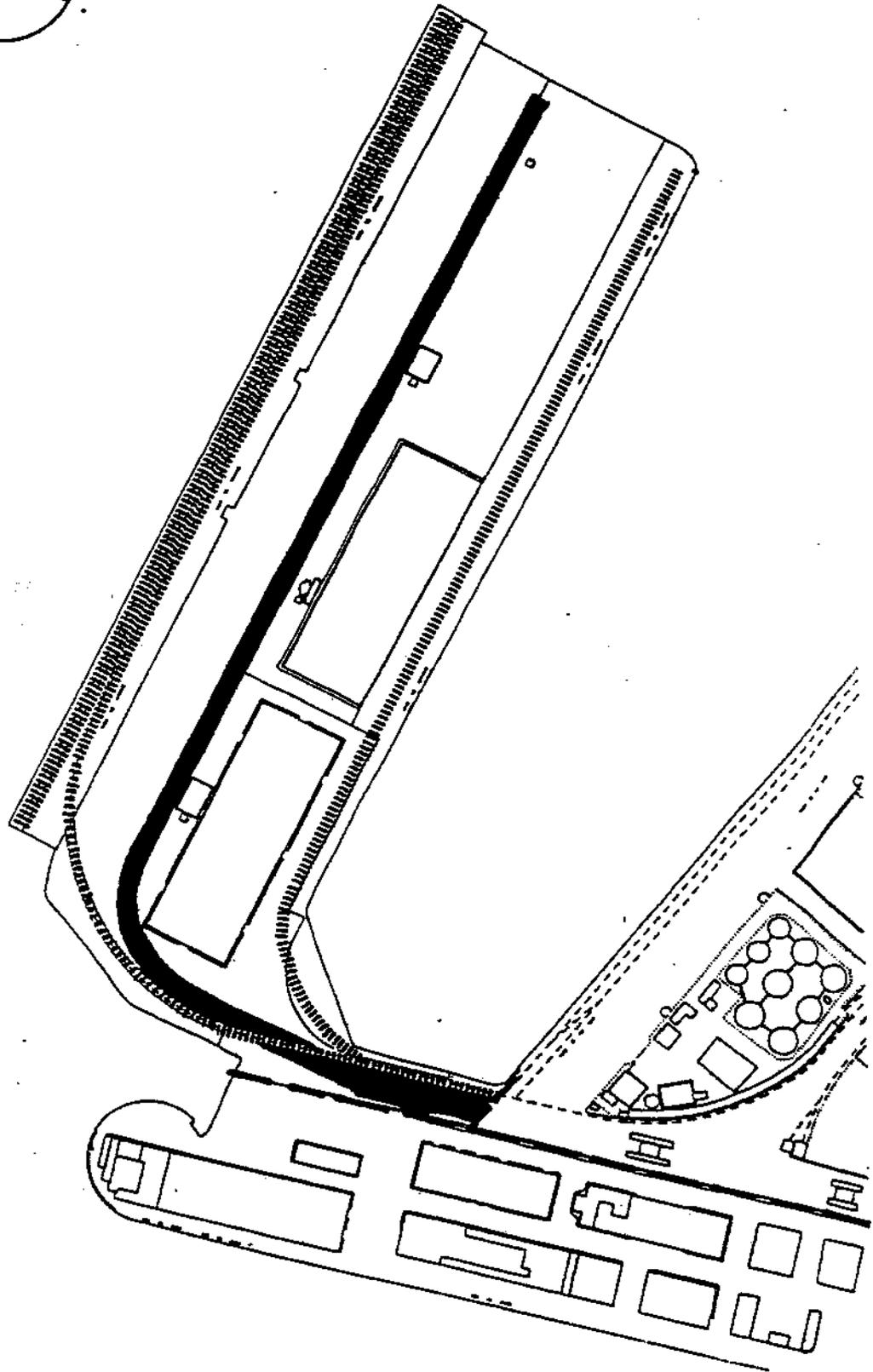
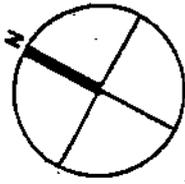
3.3. Accesos viarios

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.

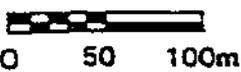
3.4. Conclusiones

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.



ESCALA 1 : 4000



AREA Nº 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

RED VIARIA Y FERROVIARIA

MINI VIA FERREA

6.5

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.

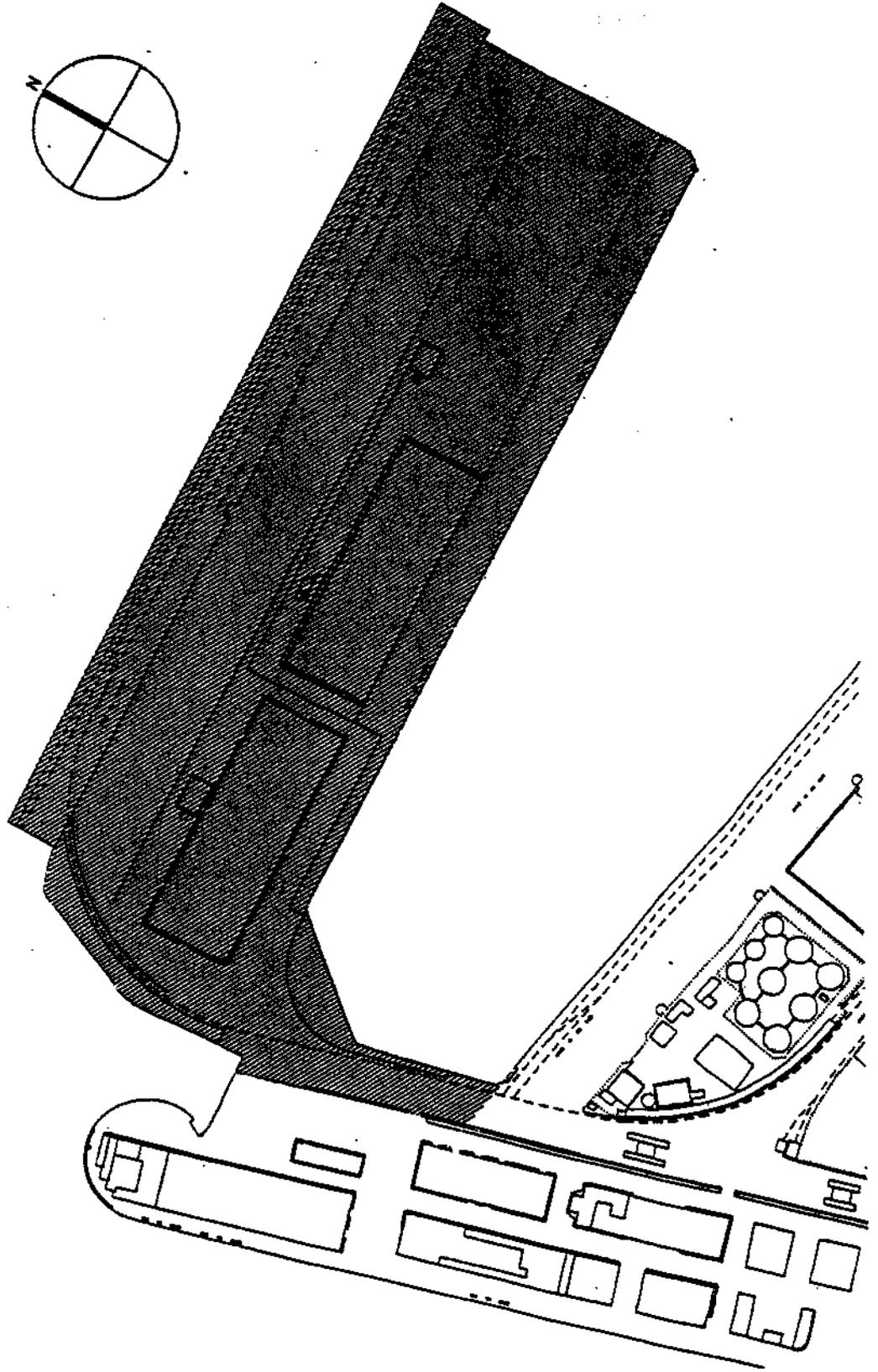
En el momento de la aprobación de la Normativa aún no se había realizado calificación concreta de la presente zona de estudio.

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.

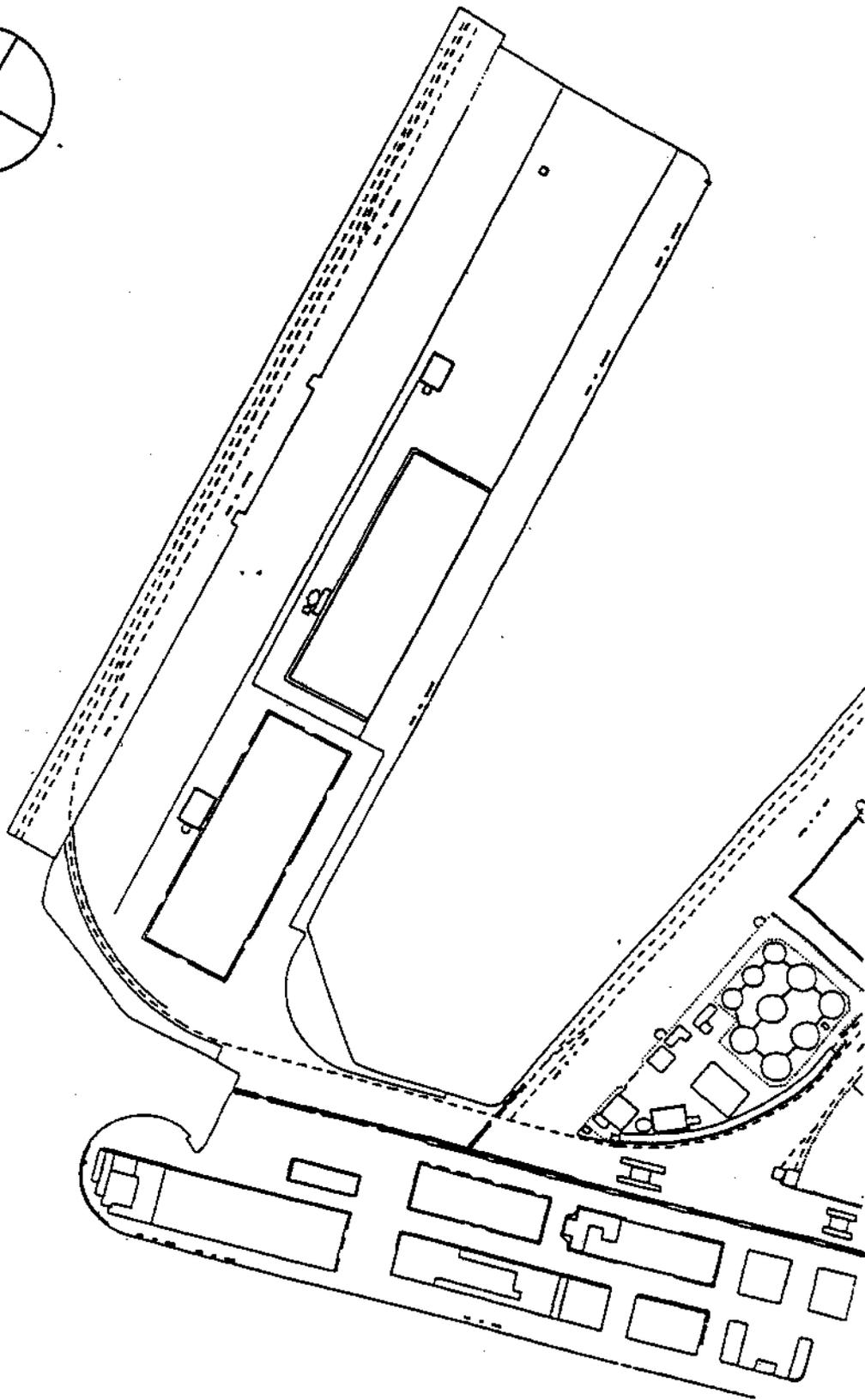
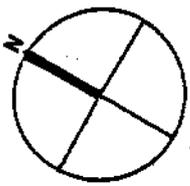


ESCALA 1 : 4000

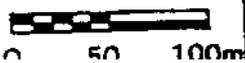


AREA N° 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

SUELO ACTUACION PORTUARIA



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 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 ²	8,14%
Red ferroviaria	2.440 m	-
Maniobra y manipulación de mercancías	65.158 m ²	53,61%
Almacenaje descubierto	22.000 m ²	18,09%
Almacenaje cubierto	14.701 m ²	12,09%
Almacenaje en recintos	-	-
Industrial	408 m ²	0,33%
Espacios libres anejos al viario	9.413 m ²	7,74%
<i>Superficie total</i>	<i>121.580 m²</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.

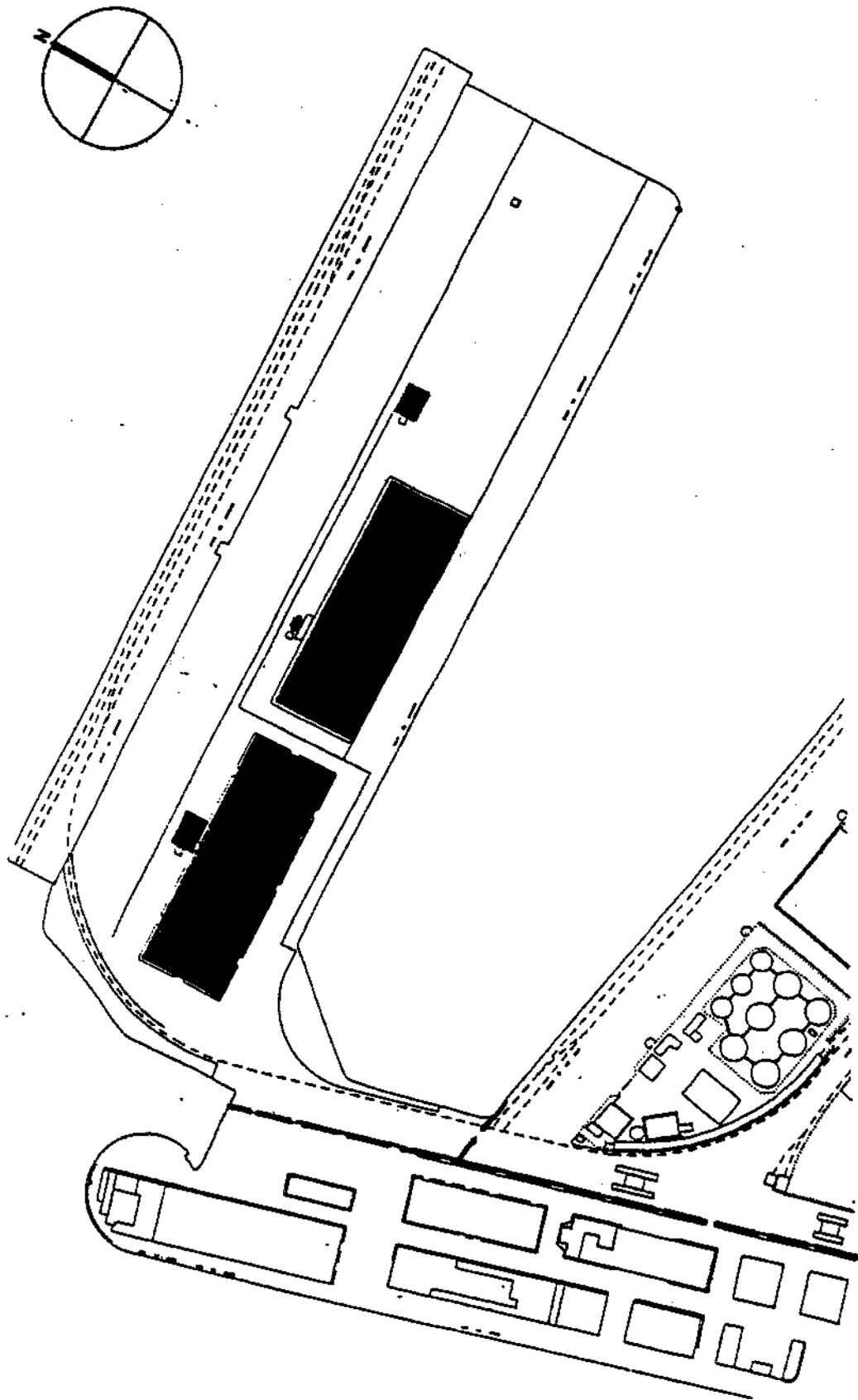
La inexistencia de parques, zonas peatonales o equipamiento nos habla del carácter esencialmente comercial de esta parte del Puerto.

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
0 50 100m

AREA N° 6 - MUELLE DEL CENTENARIO

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

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.

7. Resumen de la problemática del área

No se aprecian problemas significativos en la ordenación del área.

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

8.1. Determinaciones del Plan de Utilización.

El Plan de Utilización califica el conjunto del área con el uso portuario comercial polivalente.

8.2. Proyectos o planes en marcha.

Se describen a continuación:

- Ampliación de la línea de atraque Sur, que incluye el aumento de su anchura y la instalación de ejes carriles para grúas.
- Habilitación del atraque Sur, en el entronque con el Muelle del Este.
- Prolongación del vial ferroviario por el cantil Sur del Muelle del Centenario.
- Proyecto y construcción de nave cubierta para almacenamiento de carbón de la prolongación del Muelle.

9. Expectativas o exigencias explícitas externas

9.1. Proyectos o estudios en marcha.

No se conocen.

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

"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, 9/1/90

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

10. Bases para la ordenación

Parece razonable mantener los usos actuales, aumentando la operatividad y superficie disponible de los muelles, mediante la prolongación de las líneas de atraque y la instalación de infraestructuras portuarias.

ÁREA Nº 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 ²	24,30%
Superficie sin edificar	131.259 m ²	75,70%
<i>Superficie total</i>	<i>173.427 m²</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

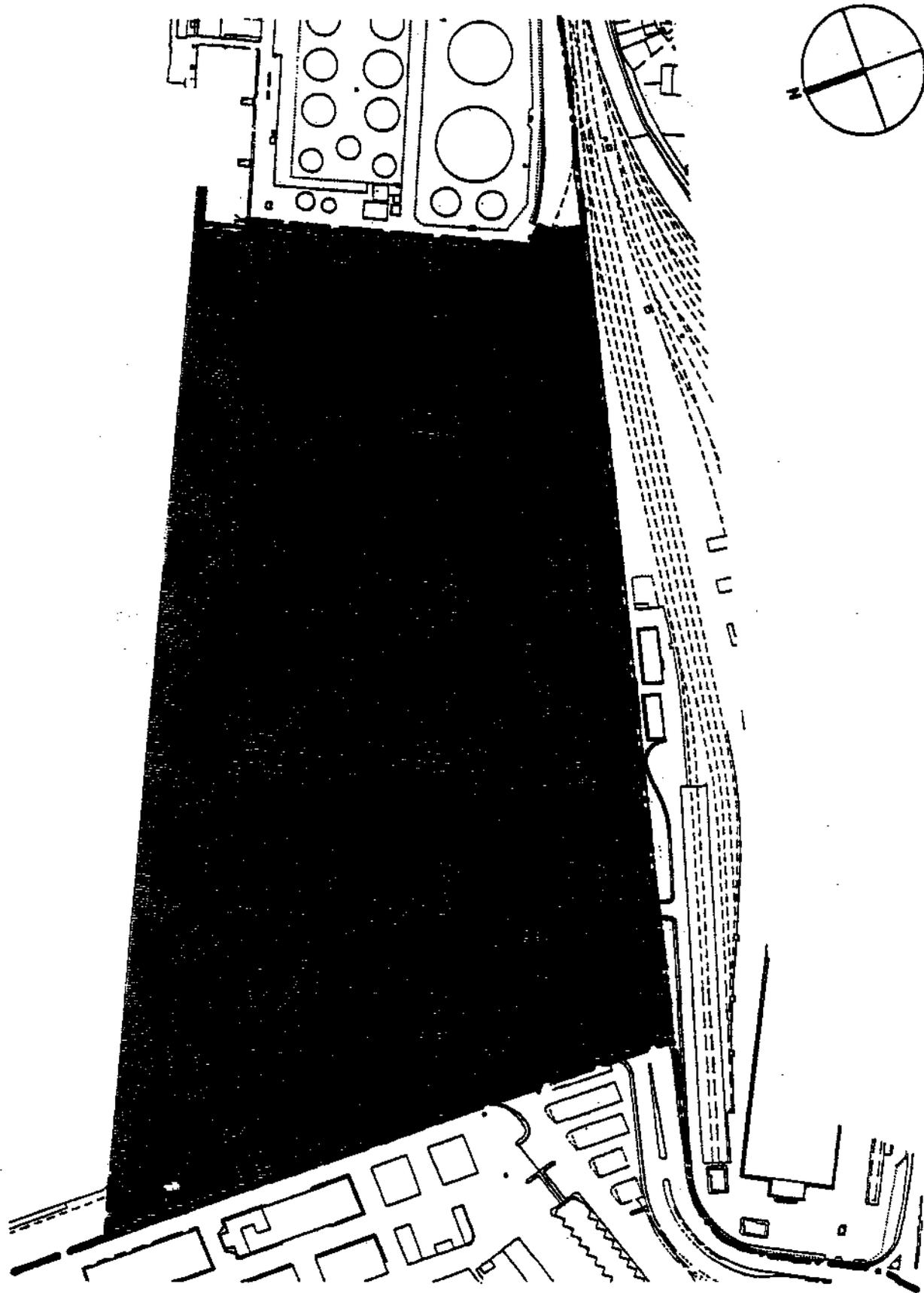
El Muelle de San Diego, inicialmente proyectado para actividades pesqueras, centra su actividad en el tráfico de graneles sólidos. Sus cifras de tráfico son las siguientes:

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL MUELLE DE SAN DIEGO (Tm, 1984 - 1993)

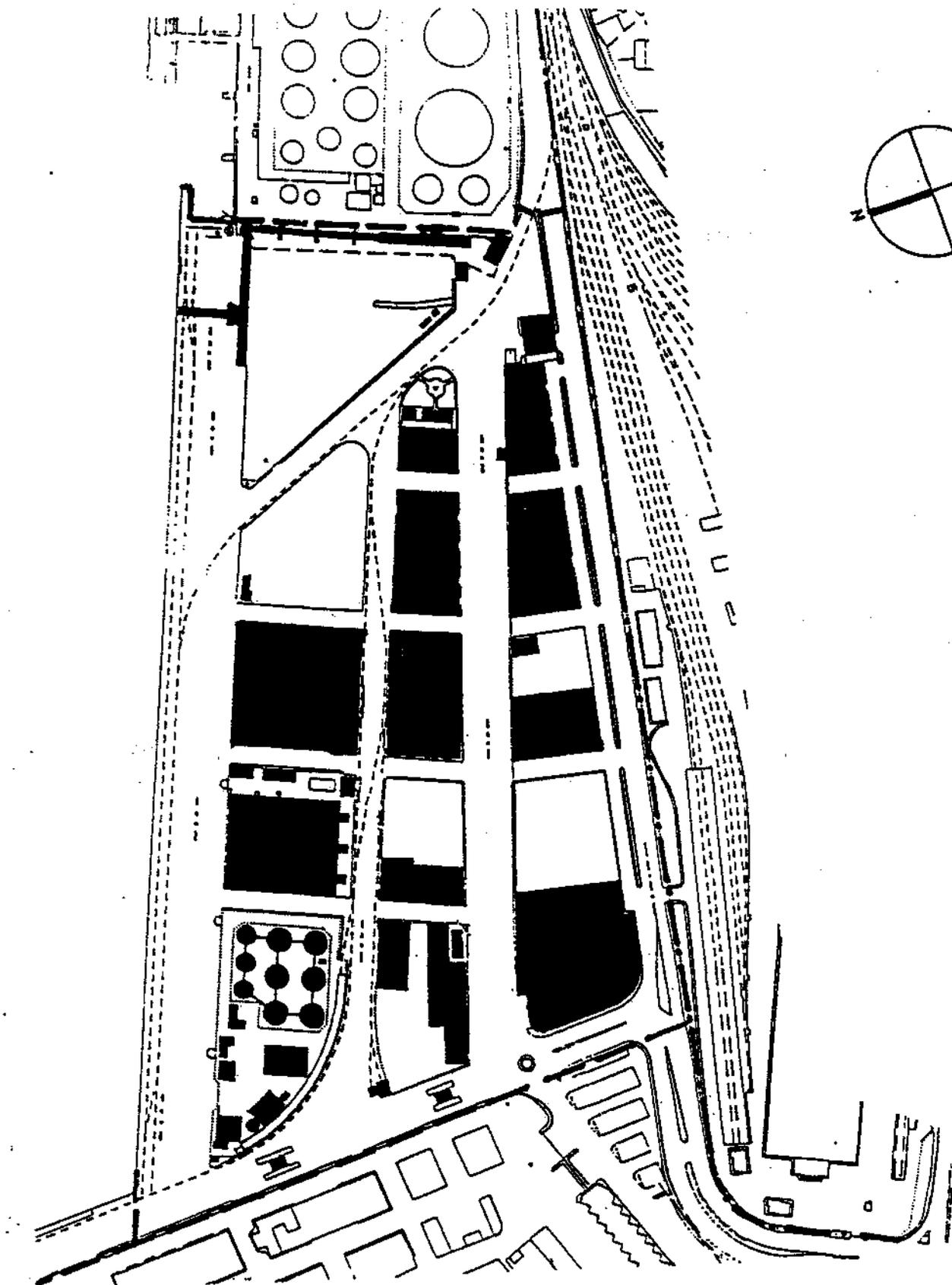
Año	Avituallam.	Graneles	M. General	Total (1)
1984	105.952	554.470	243.206	906.628
1985	84.293	346.717	227.216	658.226
1986	67.911	501.250	246.031	815.192
1987	68.539	359.446	128.999	556.984
1988	47.918	266.037	10.109	324.064
1989	60.012	365.452	26.306	451.770
1990	61.434	299.384	20.660	381.478
1991	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.



ESCALA 1 : 4000	AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO	
0 50 100m	DELIMITACION DE AREA	7.1



ESCALA 1 : 4000

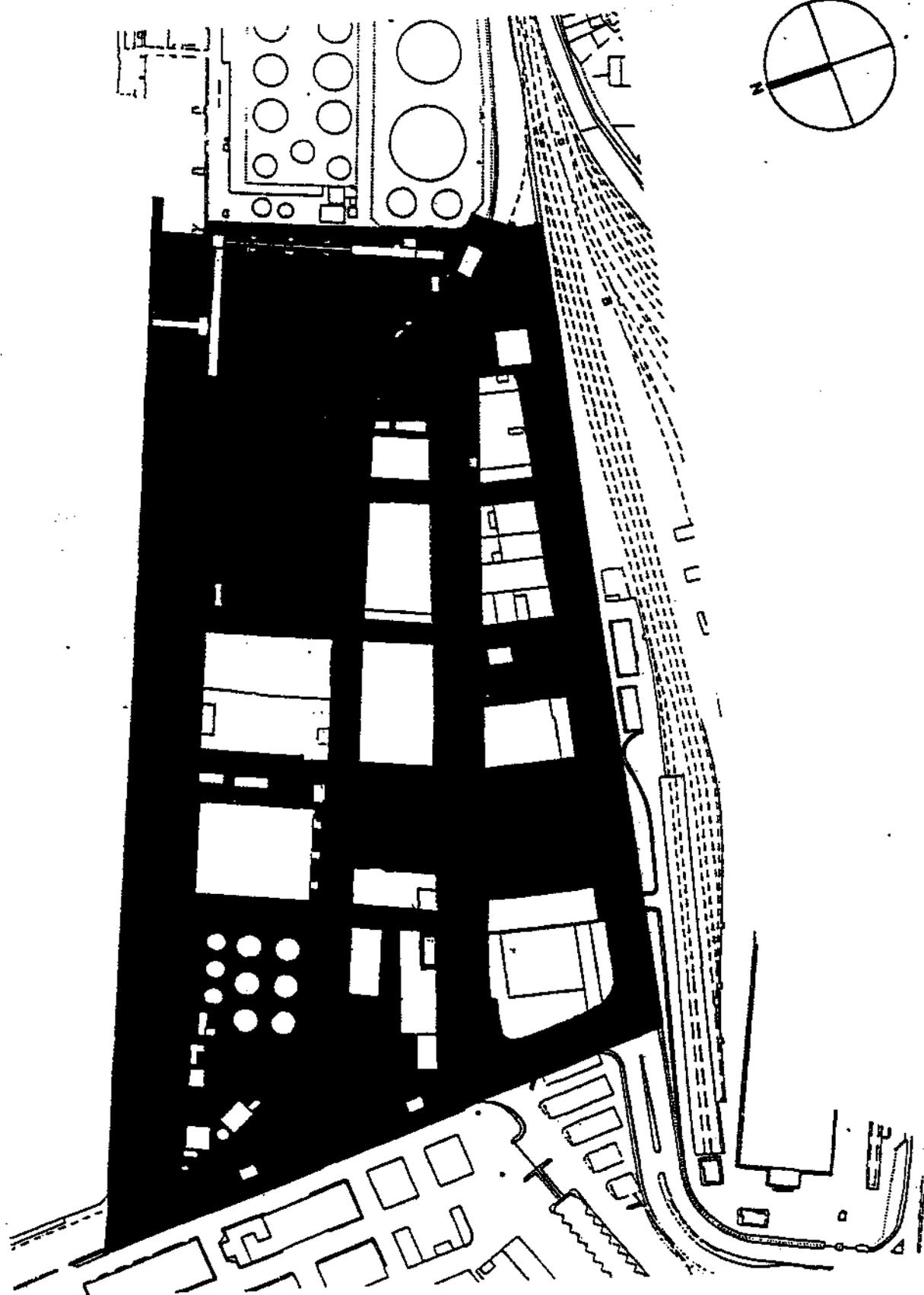


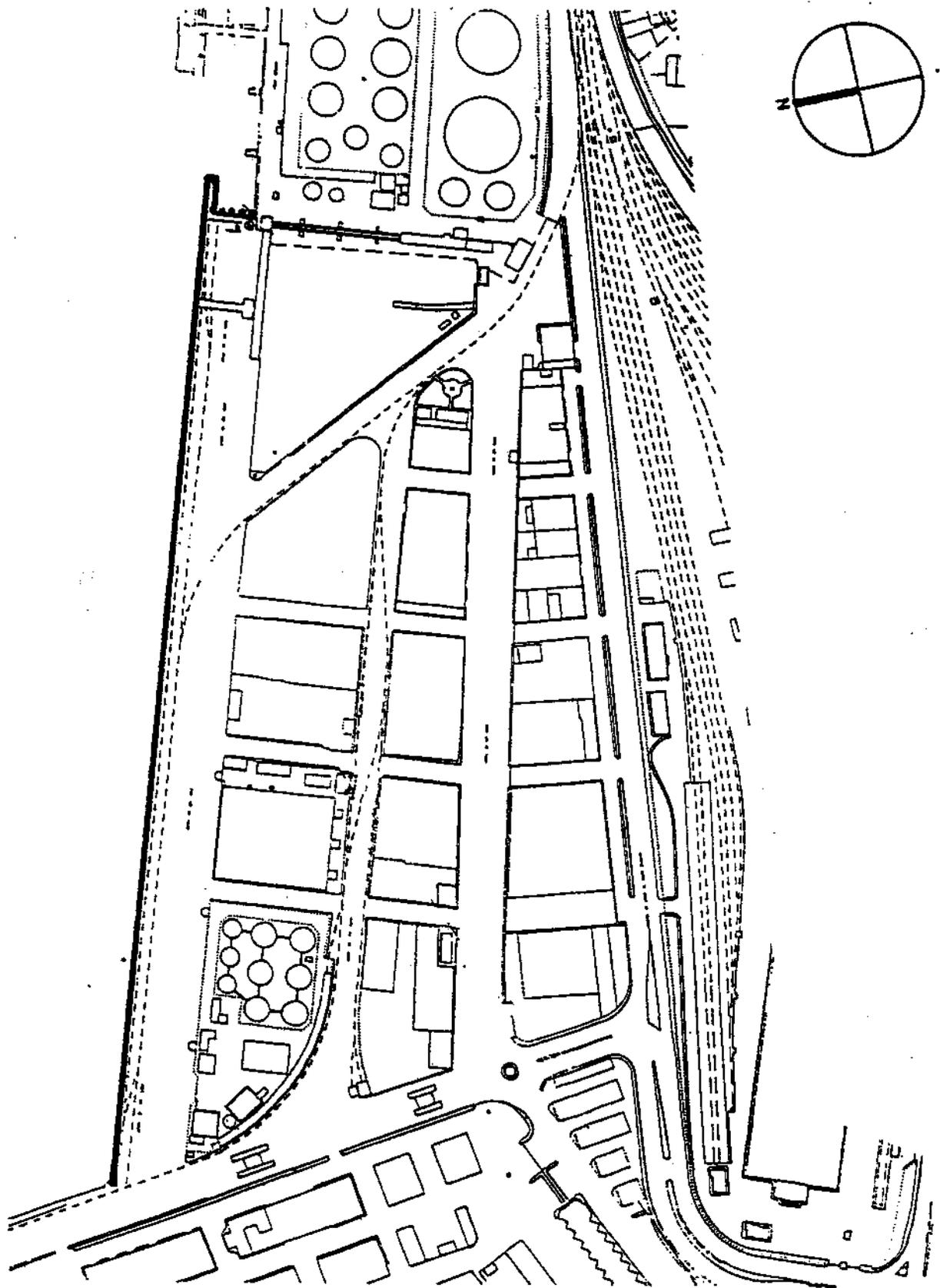
0 50 100m

AREA Nº 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

SUPERFICIE EDIFICADA

7.2





<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>

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.

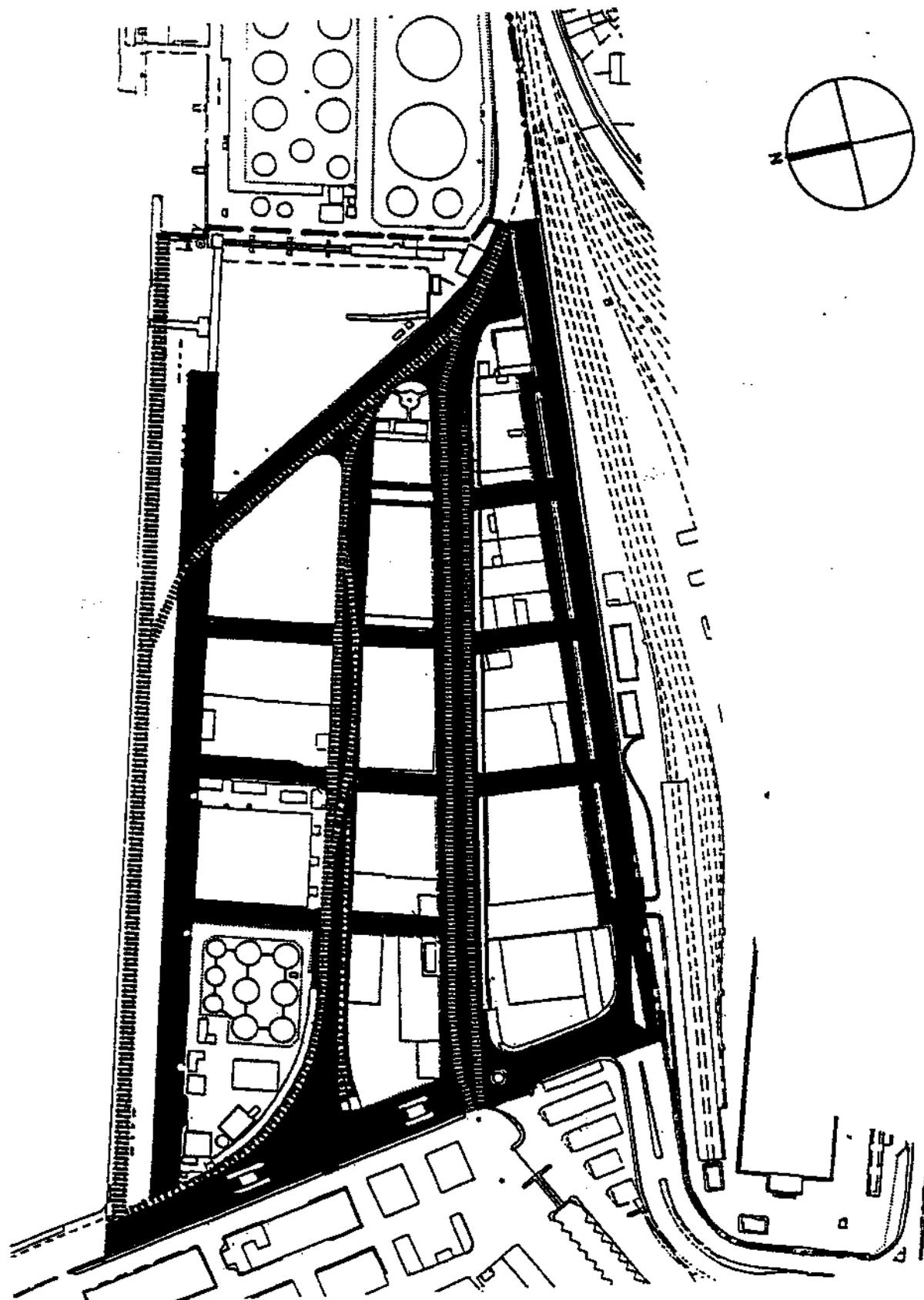
Desde el exterior de la Zona de Servicio, la prolongación de la Avenida de Ramón y Cajal es el único acceso a la carretera de Oza, es decir, al interior del área portuaria.

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

0 50 100m

AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

RED VIARIA Y FERROVIARIA

1:00000 VIA FERREIA

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 ²	30,16 %
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	121.120 m ²	69,84%
<i>Superficie total del área</i>	<i>173.427 m²</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.

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

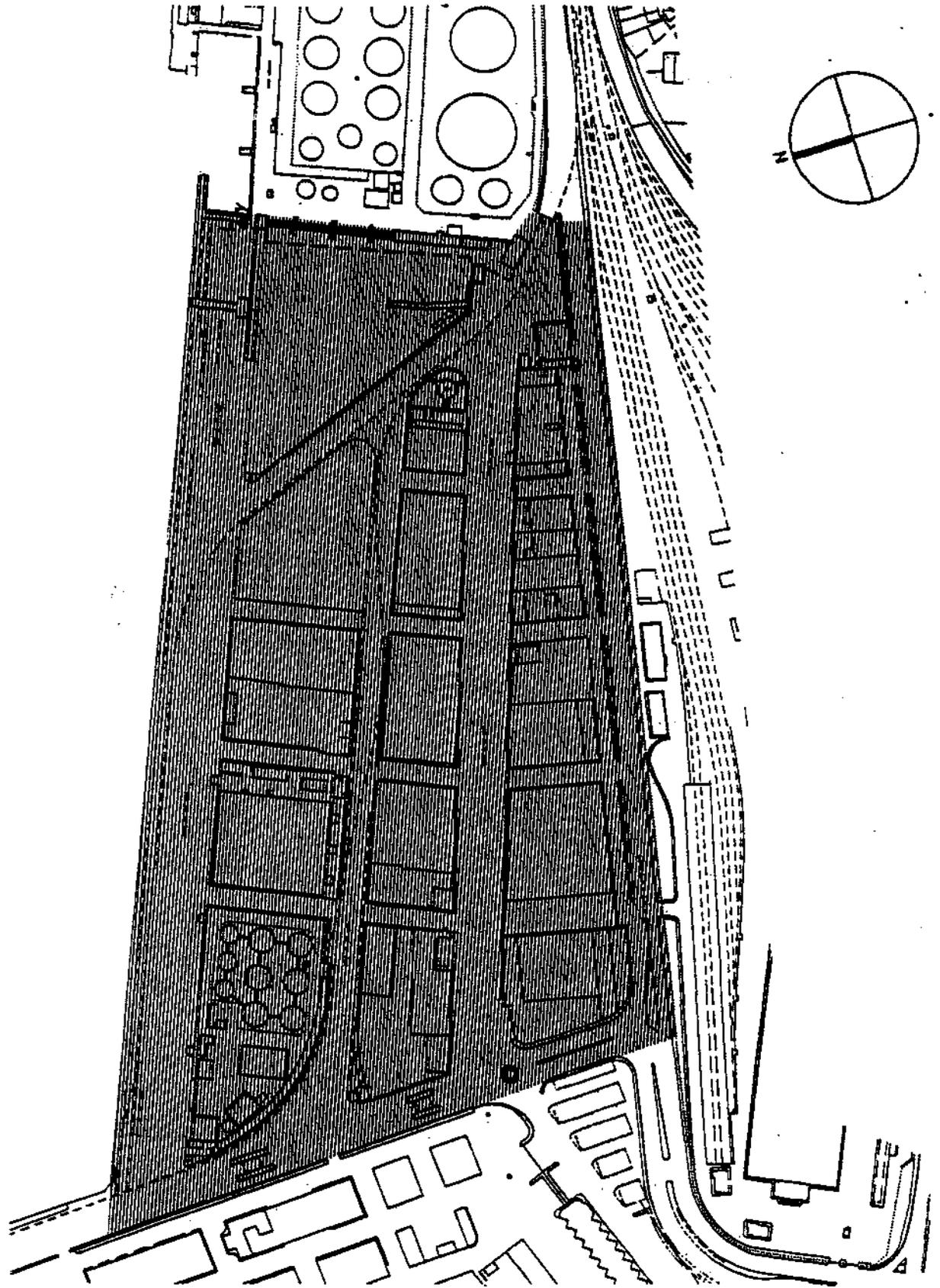
	superficie	% sobre total
Red viaria	67.391 m ²	38,86%
Estacionamiento	-	-
Red ferroviaria	2.688 m	-
Maniobra y manipulación de mercancías	15.400 m ²	8,88%
Almacenaje descubierto	10.605 m ²	6,11%
Almacenaje cubierto	19.752 m ²	11,39%
Almacenaje en recintos	26.853 m ²	15,48%
Industrial	13.609 m ²	7,85%
Terciario de oficinas	3.687 m ²	2,13%
Espacios libres portuarios	9.004 m ²	5,19%
Jardines	850 m ²	0,50%
Espacios libres anejos al viario	6.276 m ²	3,61%
<i>Superficie total</i>	<i>173.427 m²</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.

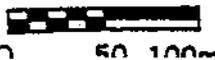
5.3. Altura, estado y valoración de la edificación

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.



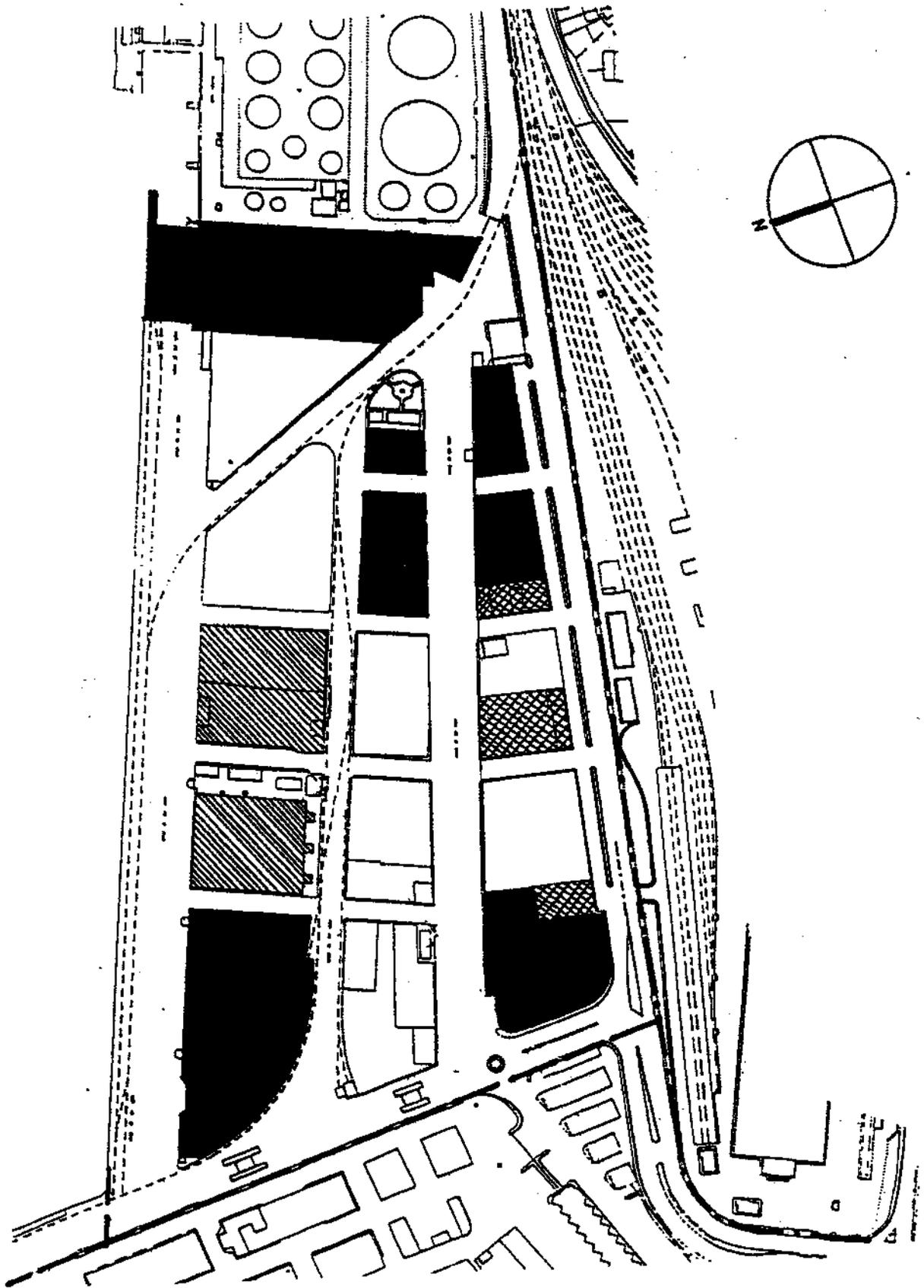
ESCALA 1 : 4000

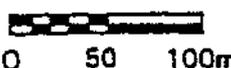


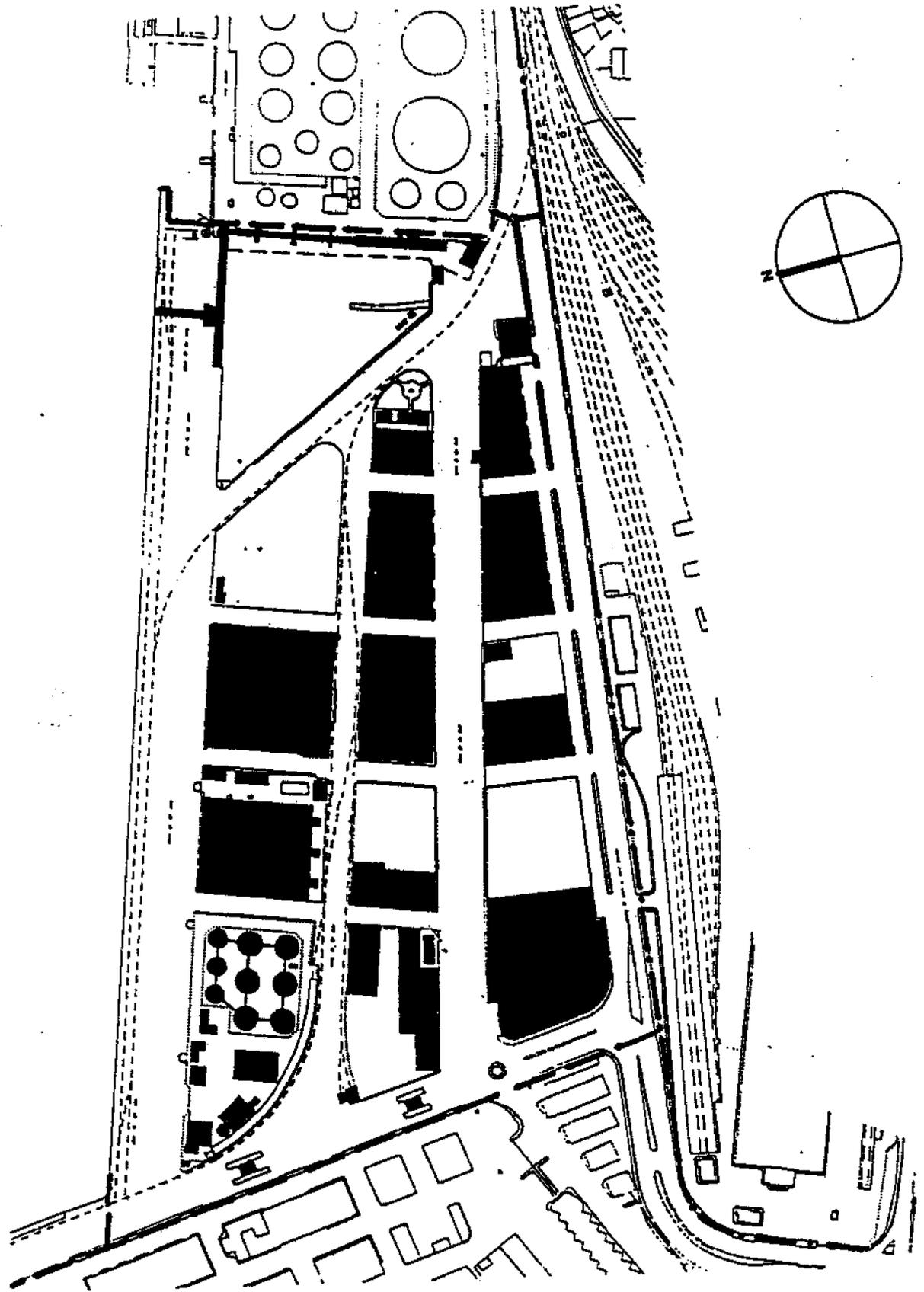
AREA Nº 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

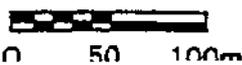
7.6



<p>ESCALA 1 : 4000</p>	<p>AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO</p>	
 <p>0 50 100m</p>	<ul style="list-style-type: none">  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 	<p>7.7</p>



ESCALA 1 : 4000



AREA N° 7 - MUELLE DE SAN DIEGO

SUELOS SOPORTE DE ACTIVIDADES LIGADAS
DIRECTAMENTE AL PUERTO

7.8

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 neves-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.

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.

7. Resumen de la problemática del área

No se aprecian problemas significativos en la ordenación del área. Tan sólo cabe señalar la carencia de ordenación del estacionamiento de vehículos pesados y la excesiva ocupación del suelo por el viario.

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

8.1. Determinaciones del Plan de Utilización.

El Plan de Utilización califica el conjunto del área con el uso Portuario Comercial Polivalente.

8.2. Proyectos o planes en marcha.

No existen

9. Expectativas o exigencias explícitas externas

9.1. Proyectos o estudios en marcha.

No se conocen.

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

"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, 15/XI/90

10. Bases para la ordenación

Parece conveniente establecer un control de accesos al área, localizar estacionamientos para pesados y racionalizar el aprovechamiento de la superficie disponible para almacenaje.

ÁREA Nº8 - 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 ²	8,38%
Superficie sin edificar	91.841 m ²	91,62%
<i>Superficie total</i>	<i>100.237 m²</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 utilaje:	carece
Uso principal:	para buques de 120.000 TPM y 65.000 TPM, respectivamente
Ancho total:	45,00 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.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL PANTALÁN 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

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL PANTALÁN 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

**EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN EL
PANTALÁN Nº 3 (Tm 1984 - 1993)**

Año	Avituallam.	Graneles	P .Petroíferos	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

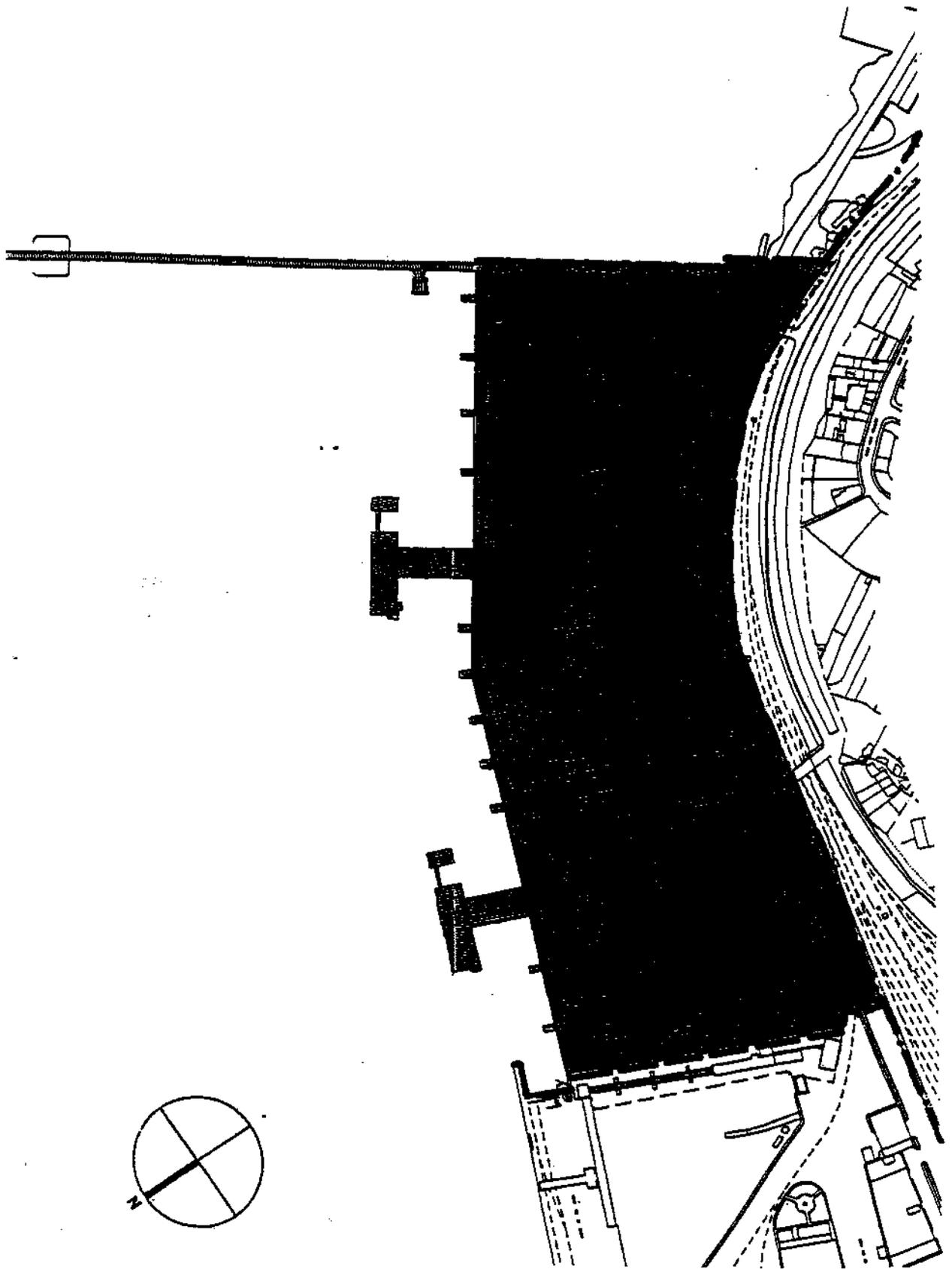
**EVOLUCIÓN DEL TRAFICO EN EL
PANTALÁN Nº 4 (Tm 1984 - 1993)**

Año	Avituallam.	Graneles	P.Petroíferos	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.



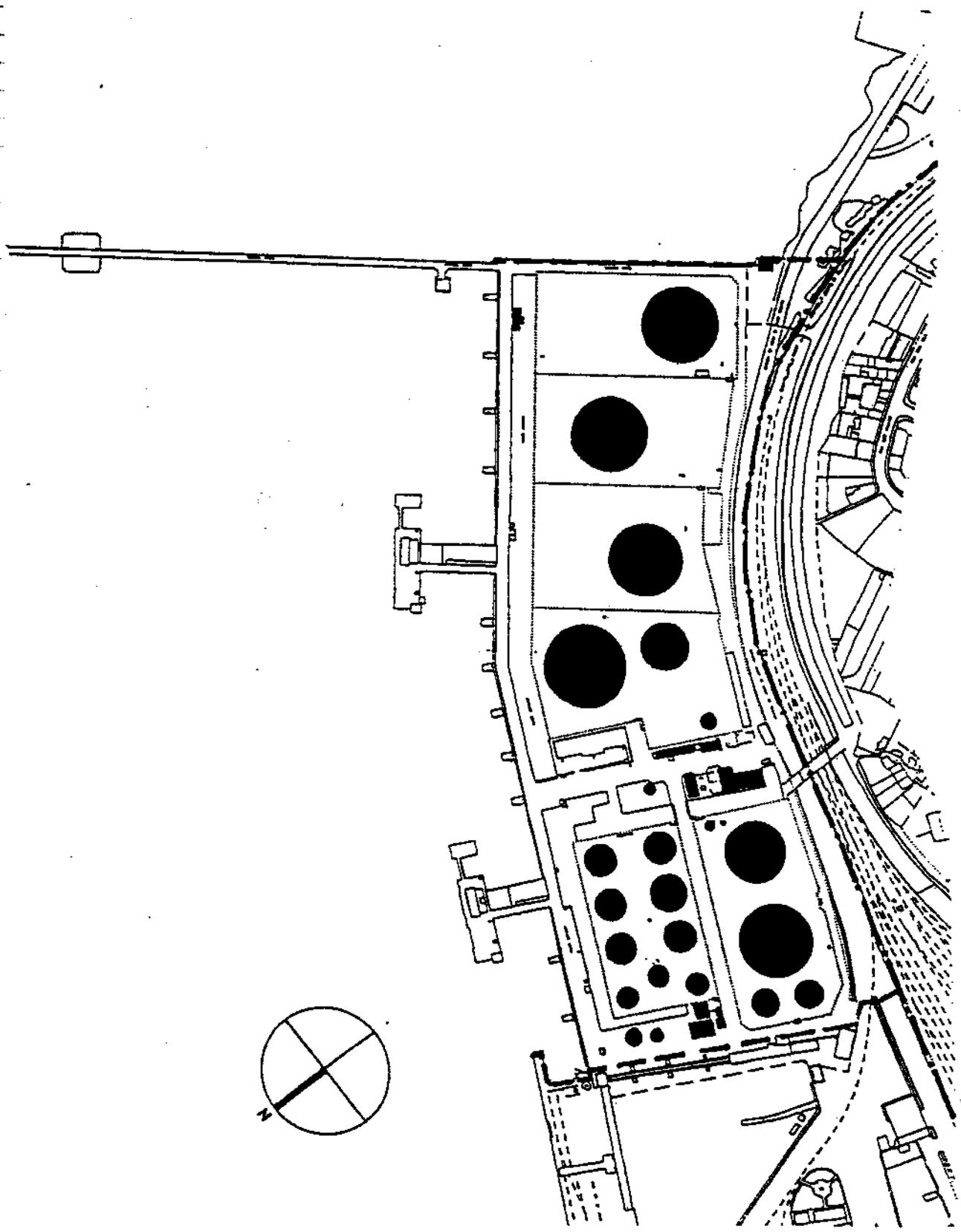
ESCALA 1 : 4000



AREA N° 8 - PUERTO PETROLERO

DELIMITACION DE AREA

8.1

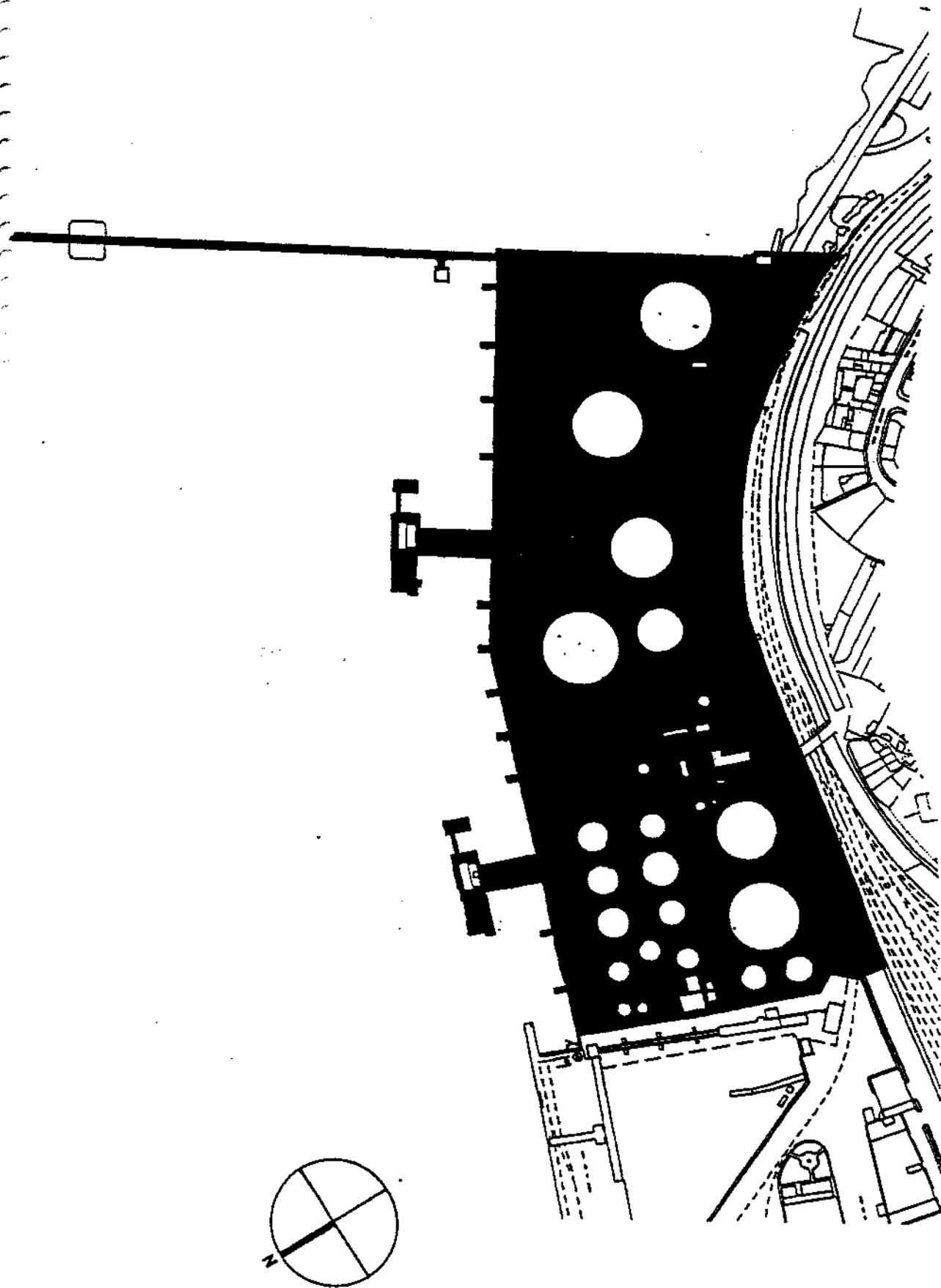


ESCALA 1 : 4000
0 50 100m

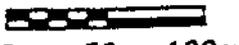
AREA N° 8 - PUERTO PETROLERO

SUPERFICIE EDIFICADA

8.2



ESCALA 1 : 4000

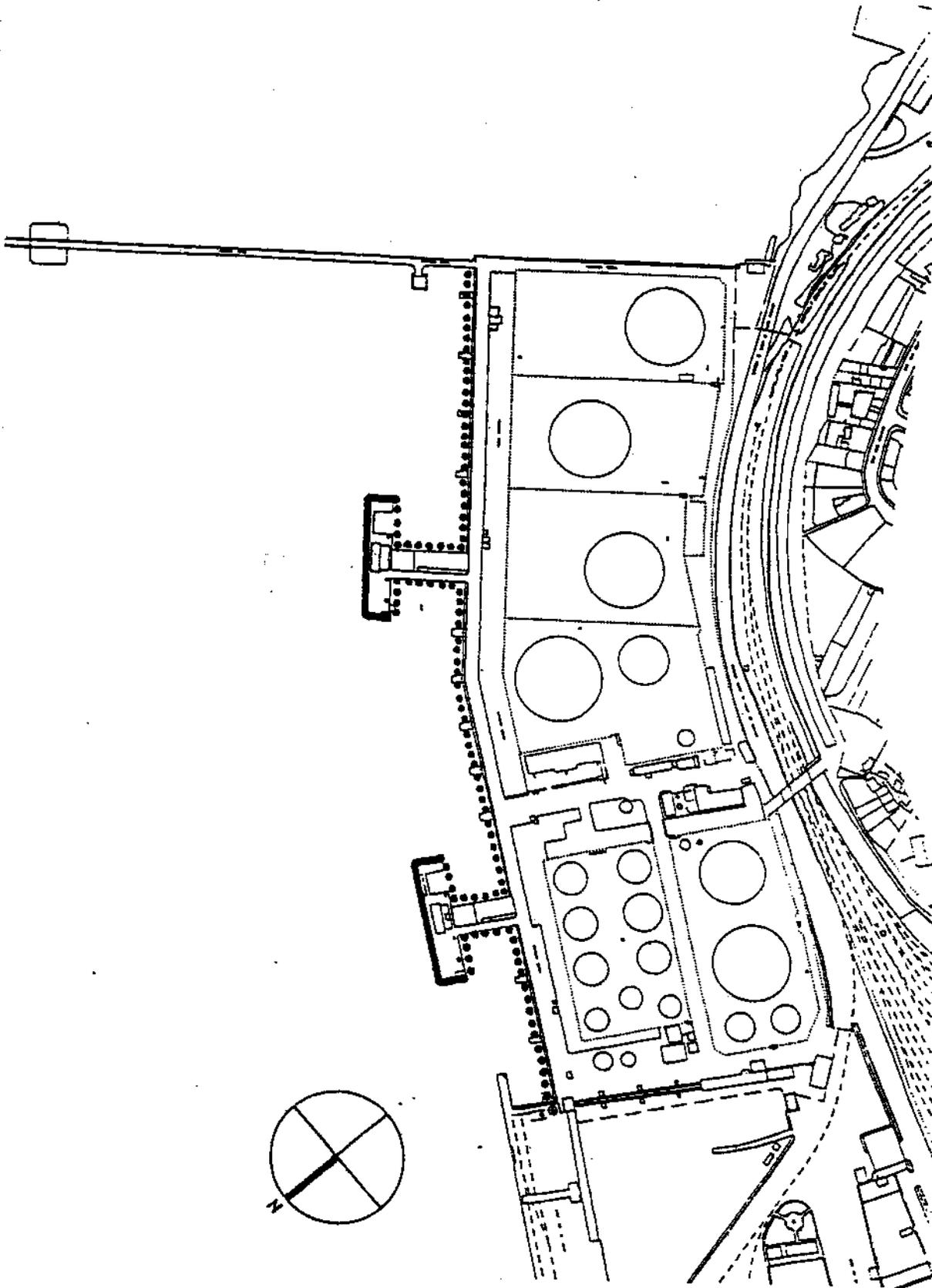


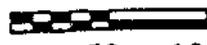
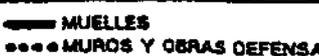
0 50 100m

AREA Nº 8 - PUERTO PETROLERO

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

8.3



<p>ESCALA 1 : 4000</p>	<p>AREA Nº 8 - PUERTO PETROLERO</p>	
<p>0 50 100m</p> 	<p>TIPOLOGIA DE COSTA</p>	<p>  MUELLES MUROS Y OBRAS DEFENSA </p>
		<p>8.4</p>

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

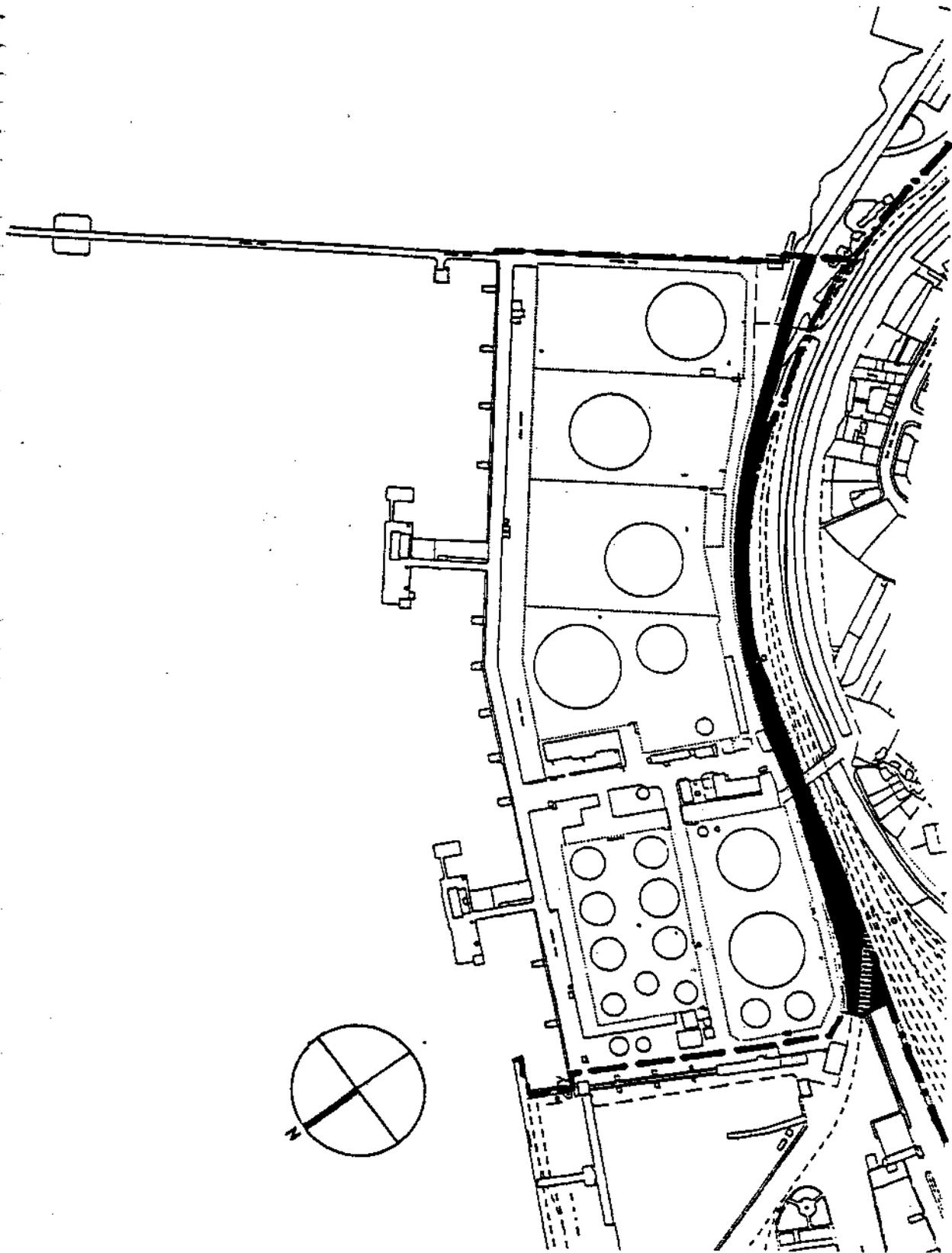
Dentro de la Zona de Servicio, la presente área de estudio tiene una vía rodada importante que la bordea por el Oeste: es la carretera de acceso a la zona de Oza, que en su inicio cuenta con dos carriles en cada sentido más otro carril de servicio por sentido, separado mediante parterre. A la altura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

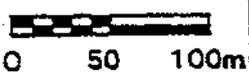
3.4. Conclusiones

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

8.5

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

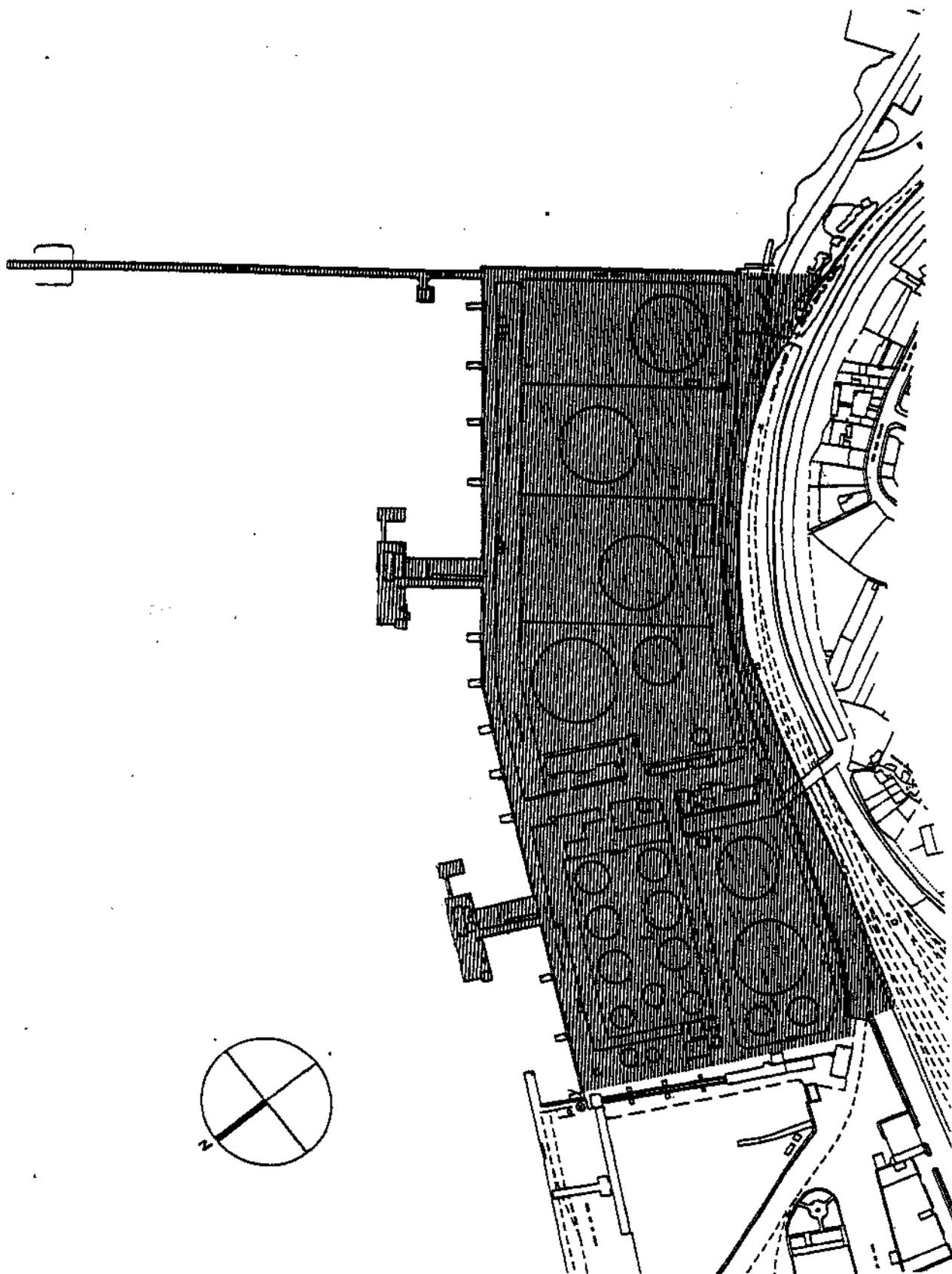
La clasificación del suelo perteneciente a la presente área es la de Suelo Urbano, a excepción del pantalán nº 3. La subclasificación es la de suelo simplemente consolidado. La calificación concreta de la presente zona de estudio es la de puerto carbonero petrolero.

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.

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

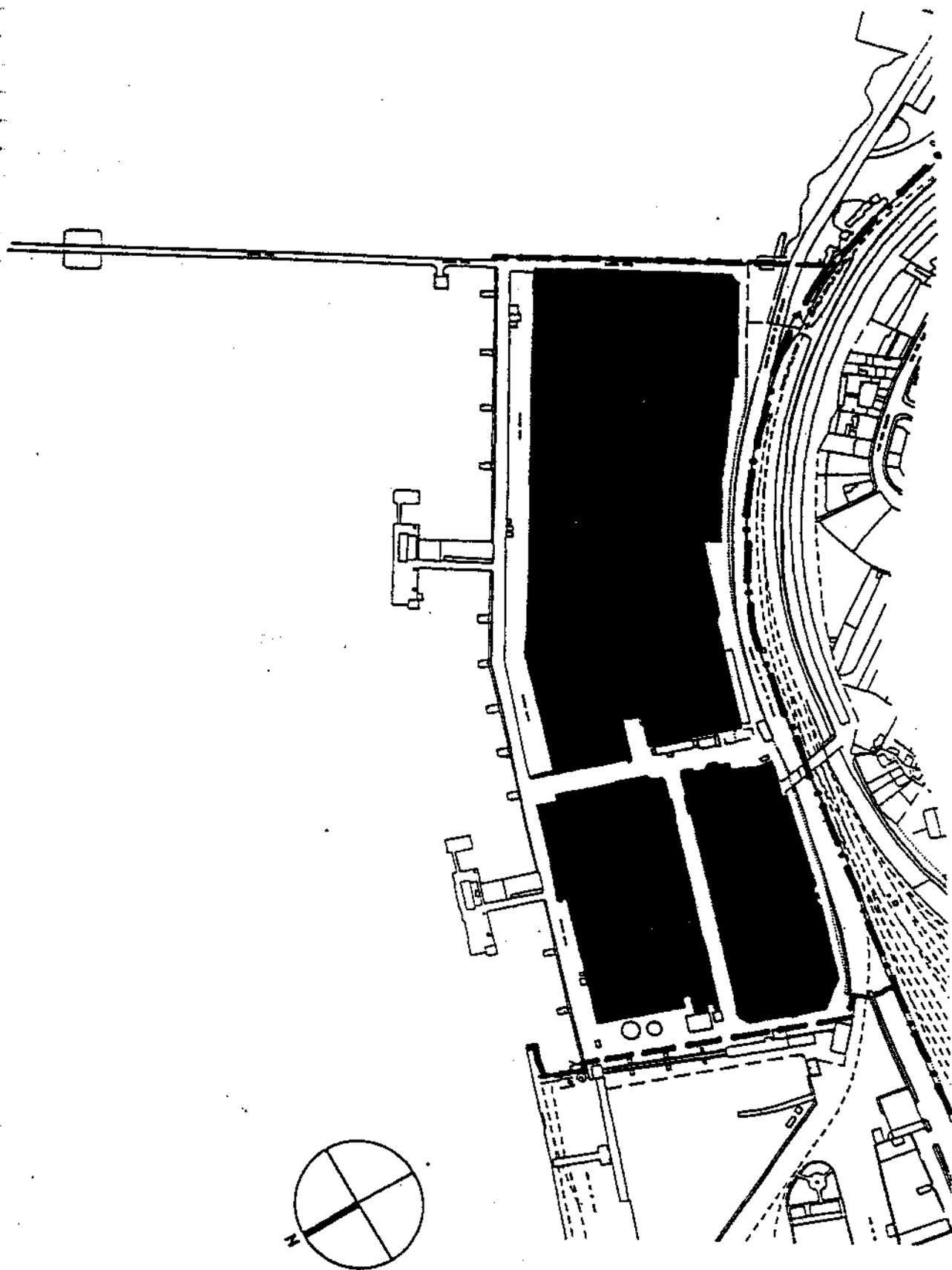


0 50 100m

AREA Nº 8 - PUERTO PETROLERO

SUELO ACTUACION PORTUARIA

8.6



ESCALA 1 : 4000



0 50 100m

AREA Nº 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 ²	6,01%
Red ferroviaria	100 m	
Maniobra y manipulación de mercancías	20.938 m ²	20,89%
Almacenaje en recintos	57.495 m ²	57,36%
Terciario de oficinas	702 m ²	0,70%
Espacios libres portuarios	9.100 m ²	9,08%
Espacios libres anejos al viario	5.974 m ²	5,96%
<i>Superficie total</i>	<i>100.237 m²</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.

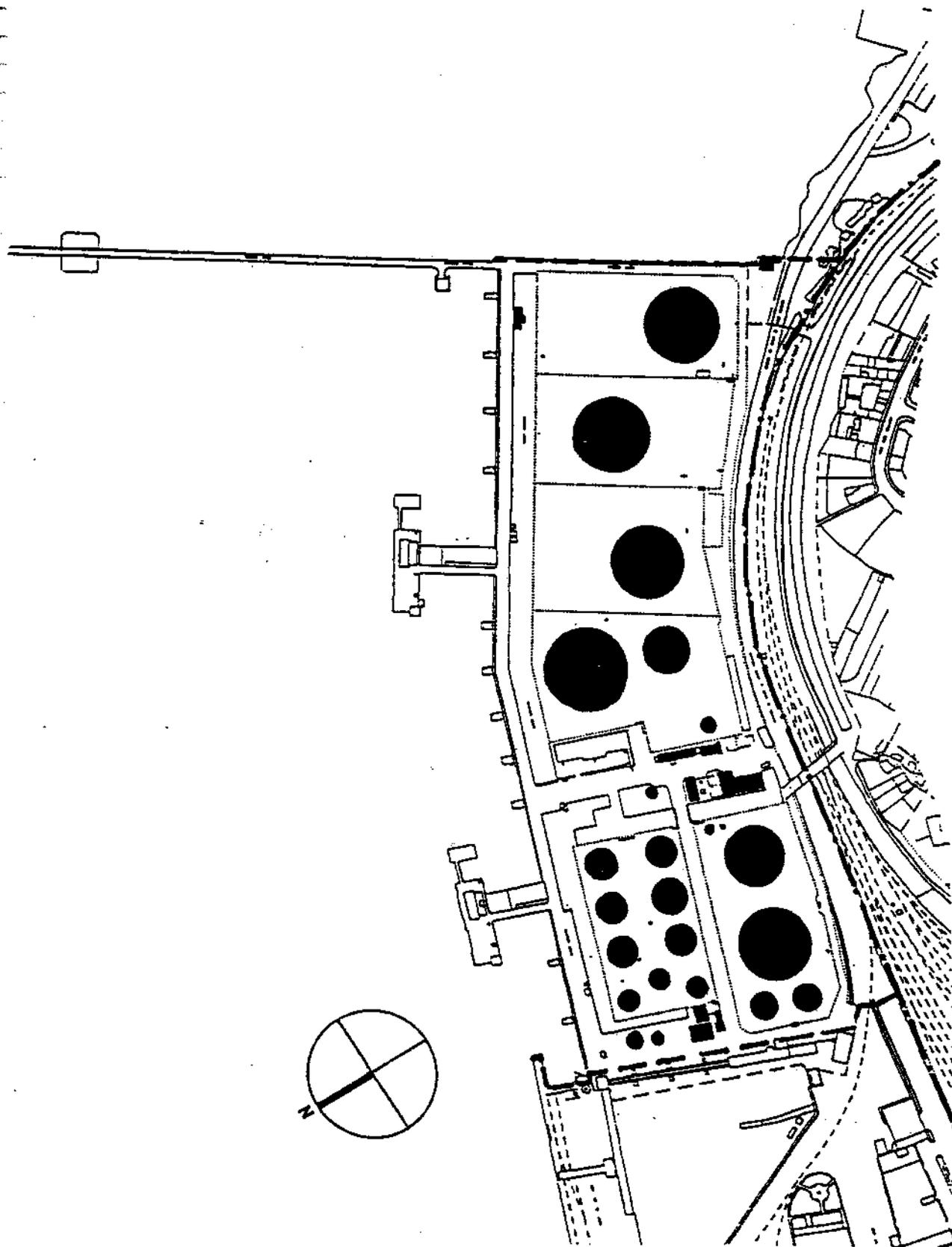
5.3. Altura, estado y valoración de la edificación

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

0 50 100m

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.

7. Resumen de la problemática del área

No se aprecian problemas significativos en la ordenación del área, concebida para satisfacer un uso muy concreto.

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

8.1. Determinaciones del Plan de Utilización.

El Plan de Utilización califica el conjunto del área con el uso Portuario Comercial de Graneles Líquidos.

8.2. Proyectos o planes en marcha.

No existen.

9. Expectativas o exigencias explícitas externa

9.1. Proyectos o estudios en marcha.

No se conocen.

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

"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

10. Bases para la ordenación

Parece razonable mantener las actuales instalaciones hasta tanto no se encuentren localizaciones alternativas.

ÁREA Nº 9 - DÁRSENA 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 pantalanes, 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 ²	15,37%
Superficie sin edificar	158.517 m ²	84,63%
<i>Superficie total</i>	<i>187.294 m²</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>4.258 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:	100,00 m. en el arranque; 50,00 m. el resto
Estado:	en construcción

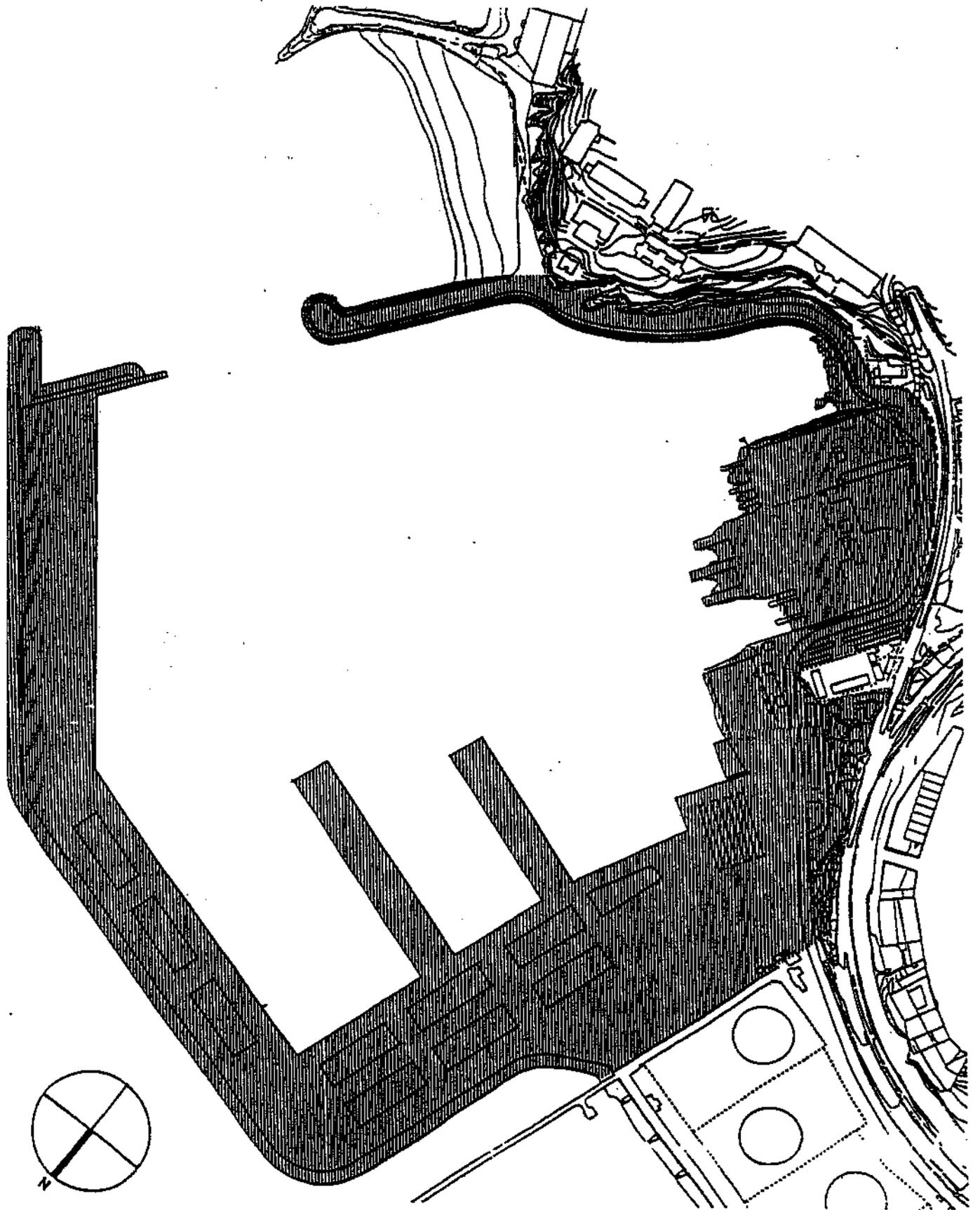
Contradique

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:	12,00 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

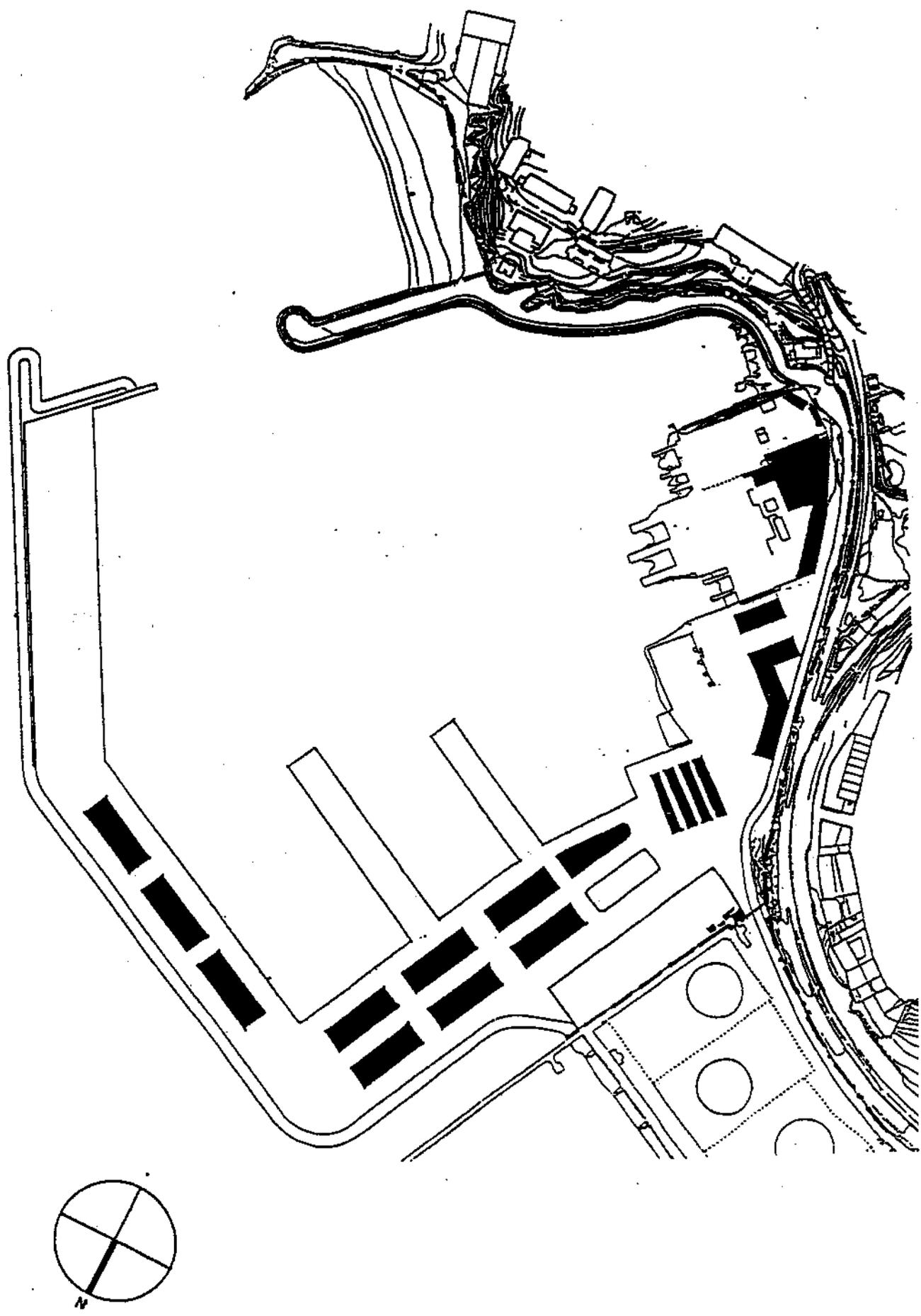


0 50 100m

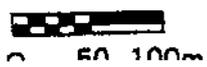
AREA N° 9 - DARSENA DE OZA

DELIMITACION DE AREA

9.1



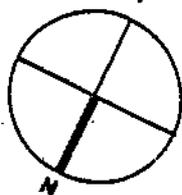
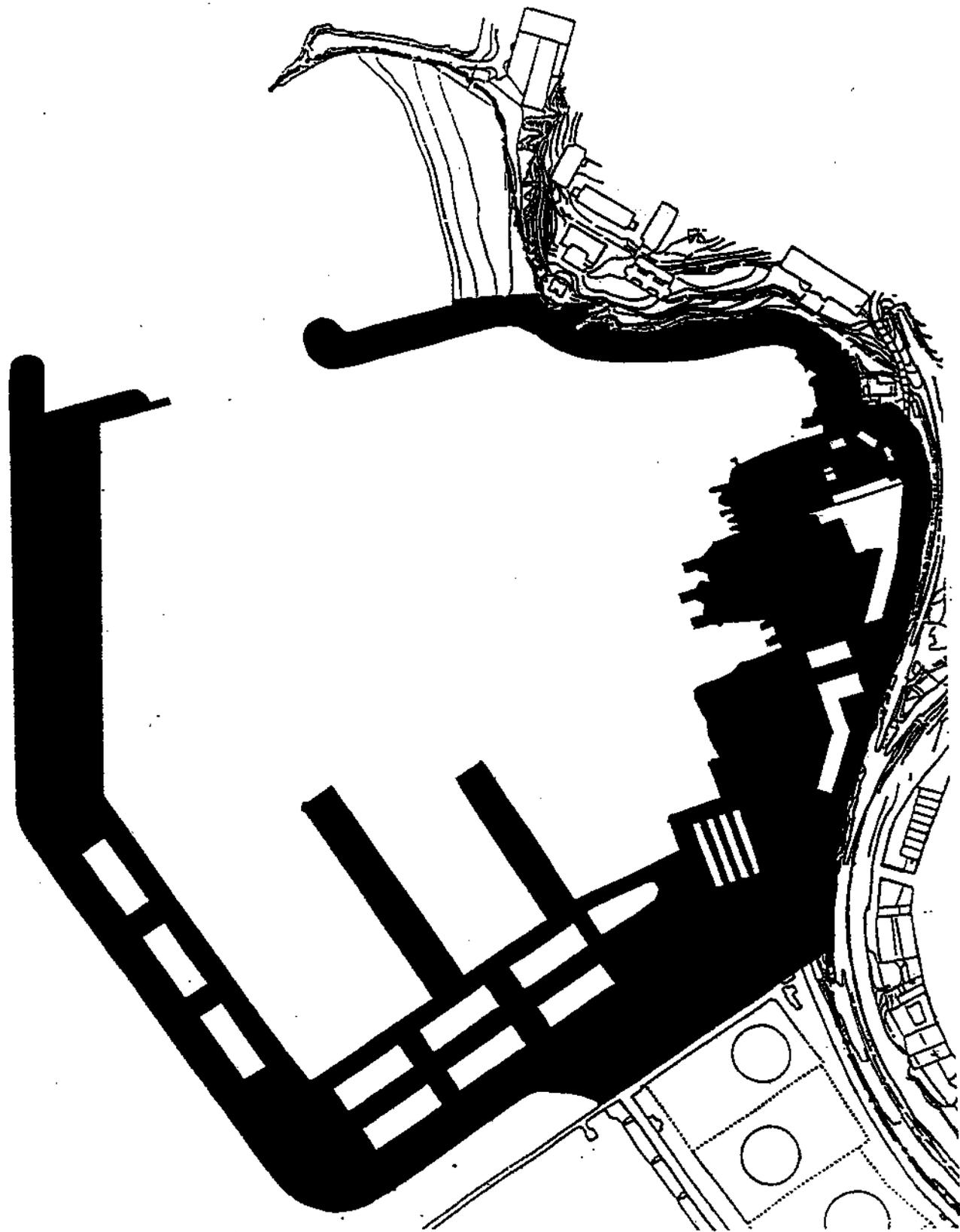
ESCALA 1 : 5000



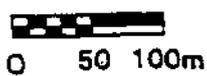
AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

SUPERFICIE EDIFICADA

9.2



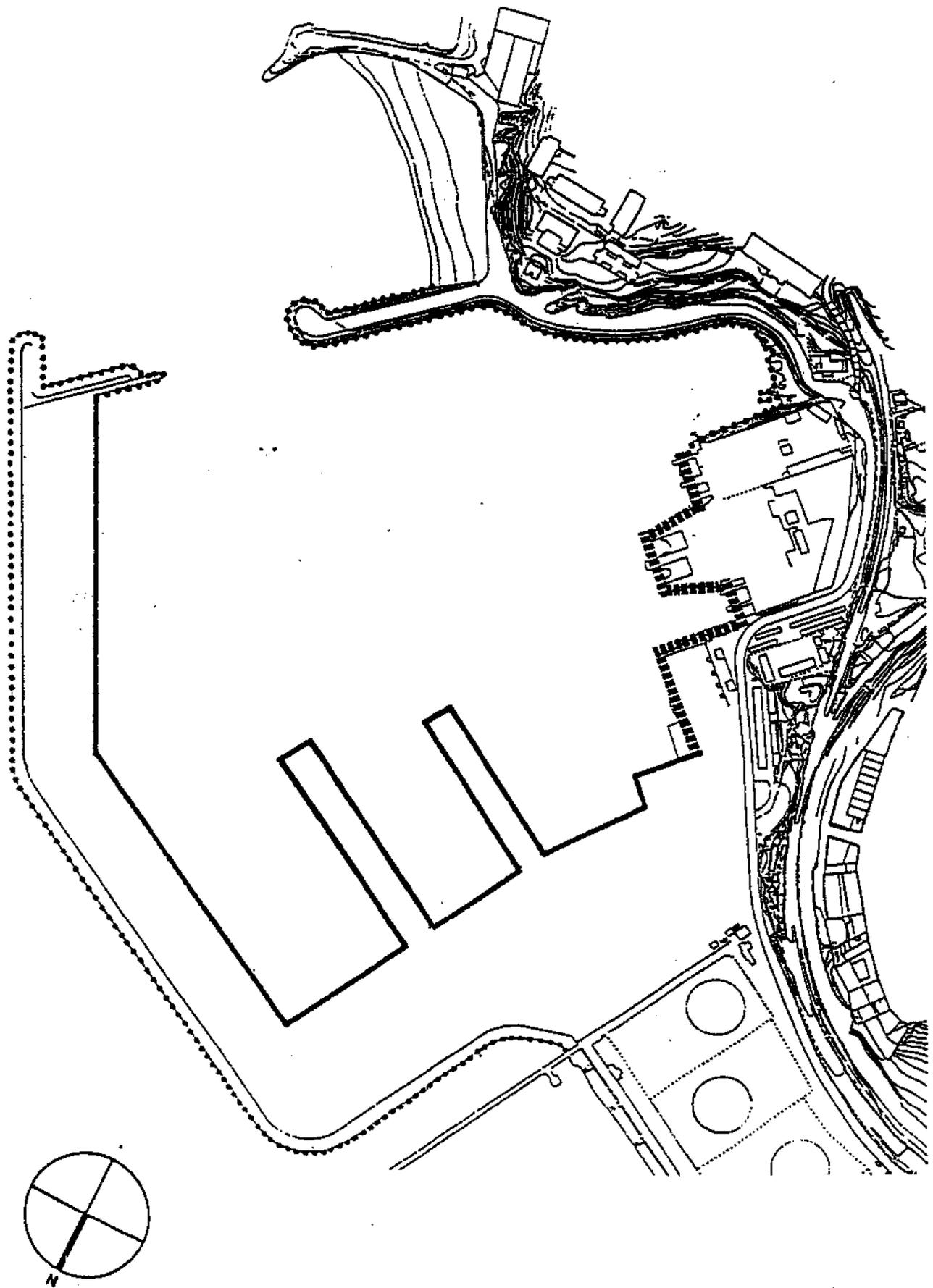
ESCALA 1 : 5000



AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

SUPERFICIE SIN EDIFICAR

9.3



ESCALA 1 : 5000

0 50 100m

AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

TIPOLOGIA DE COSTA

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

9.4

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 han previsto acceso y trazado ferroviarios 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.

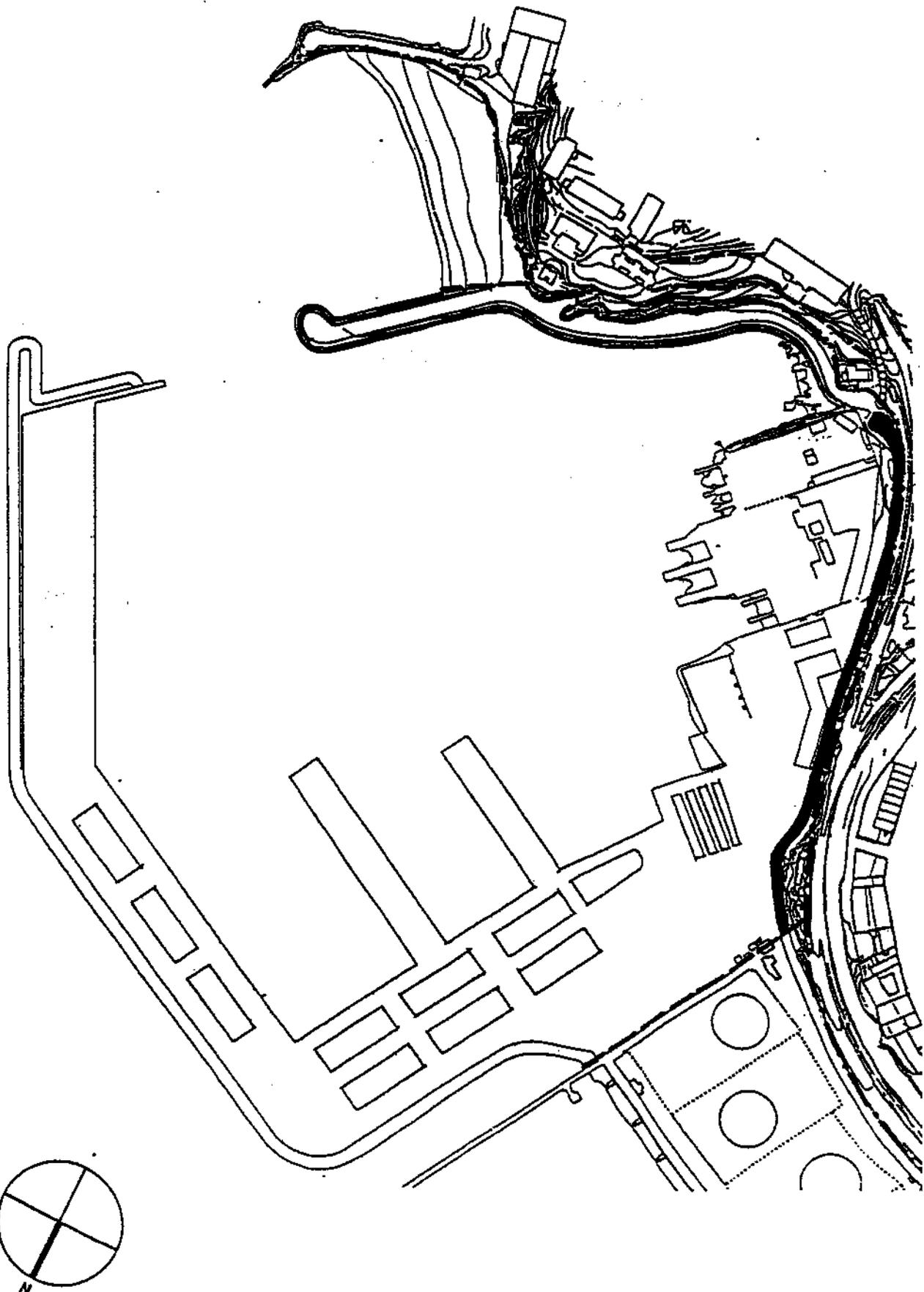
La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento (demarcación de Galicia), tiene proyectado, como parte del desarrollo de la Red Arterial de La Coruña, la prolongación de la carretera de Oza en dirección al Barrio de las Flores.

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 solamente 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.



ESCALA 1 : 5000	AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA	
0 50 100m	RED VIARIA Y FERROVIARIA	9.5

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 m2	11,55 %
Superficie en gestión directa por la Autoridad Portuaria	155.903 m2	88,45%
<i>Superficie total del área</i>	<i>177.544 m2</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.

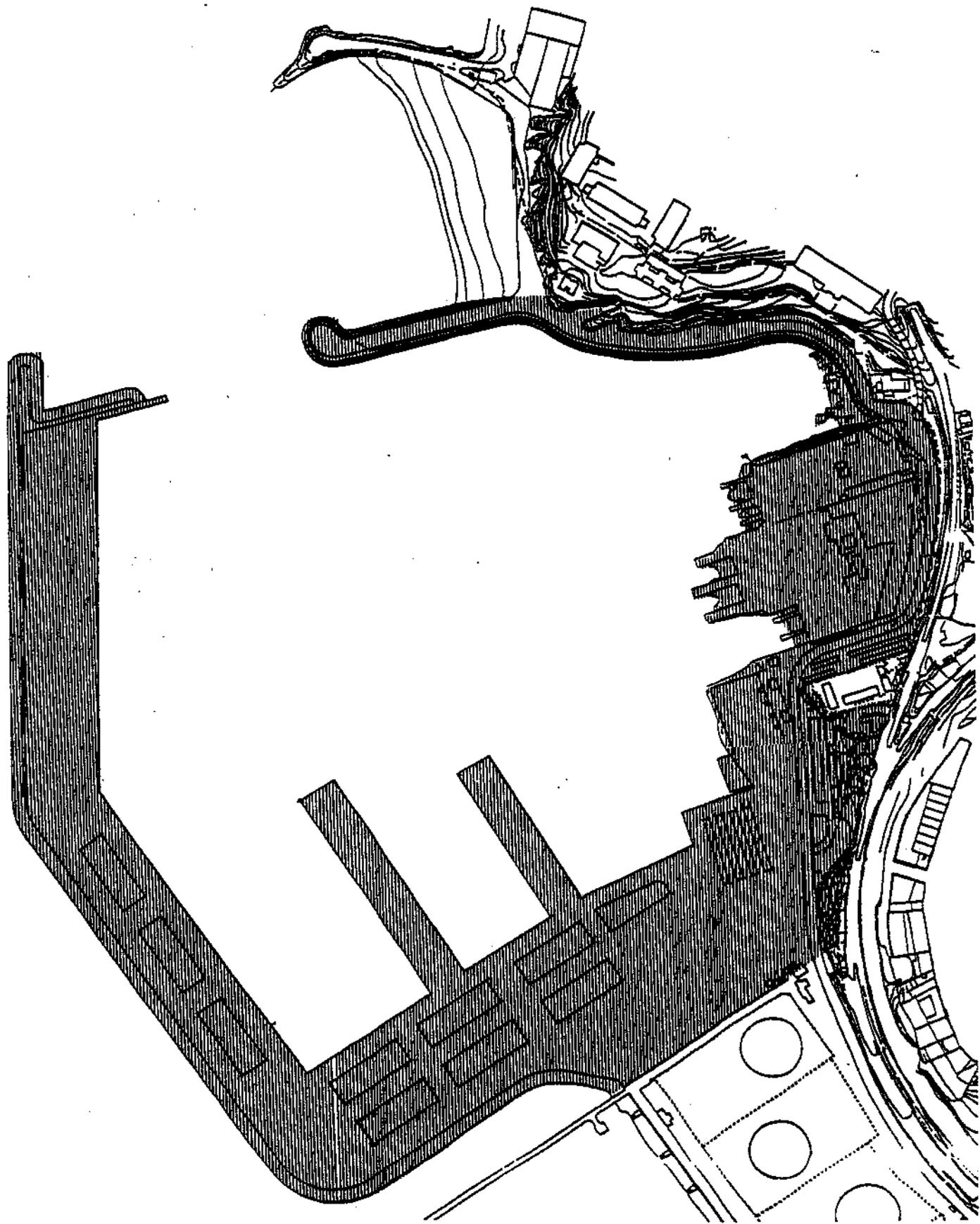
Para los varaderos, la Normativa asigna al suelo urbano la subclasificación de suelo simplemente consolidado, mientras que la superficie entre aquéllos y el Puerto Petrolero se incluye como suelo para equipamiento e infraestructura urbana. La presente zona de estudio carece de calificación concreta.

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.

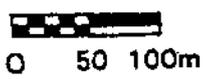
4.4. Conclusiones

La zona descrita tiene una parte de su superficie en régimen de concesión. Estas concesiones cuentan con un amplio plazo de caducidad, y representa 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.



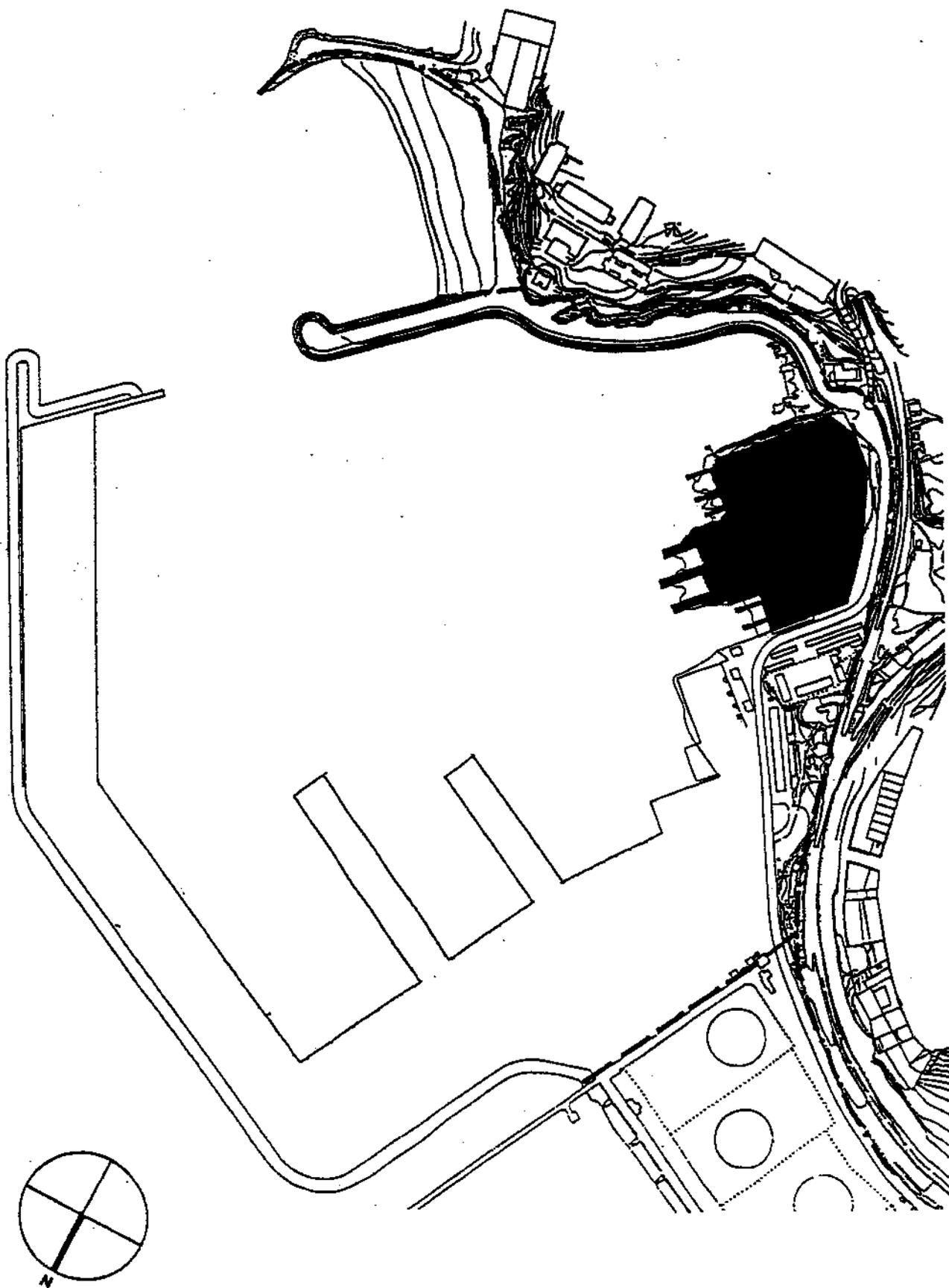
ESCALA 1 : 5000



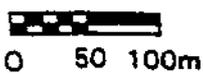
AREA Nº 9 - DARSENA DE OZA

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

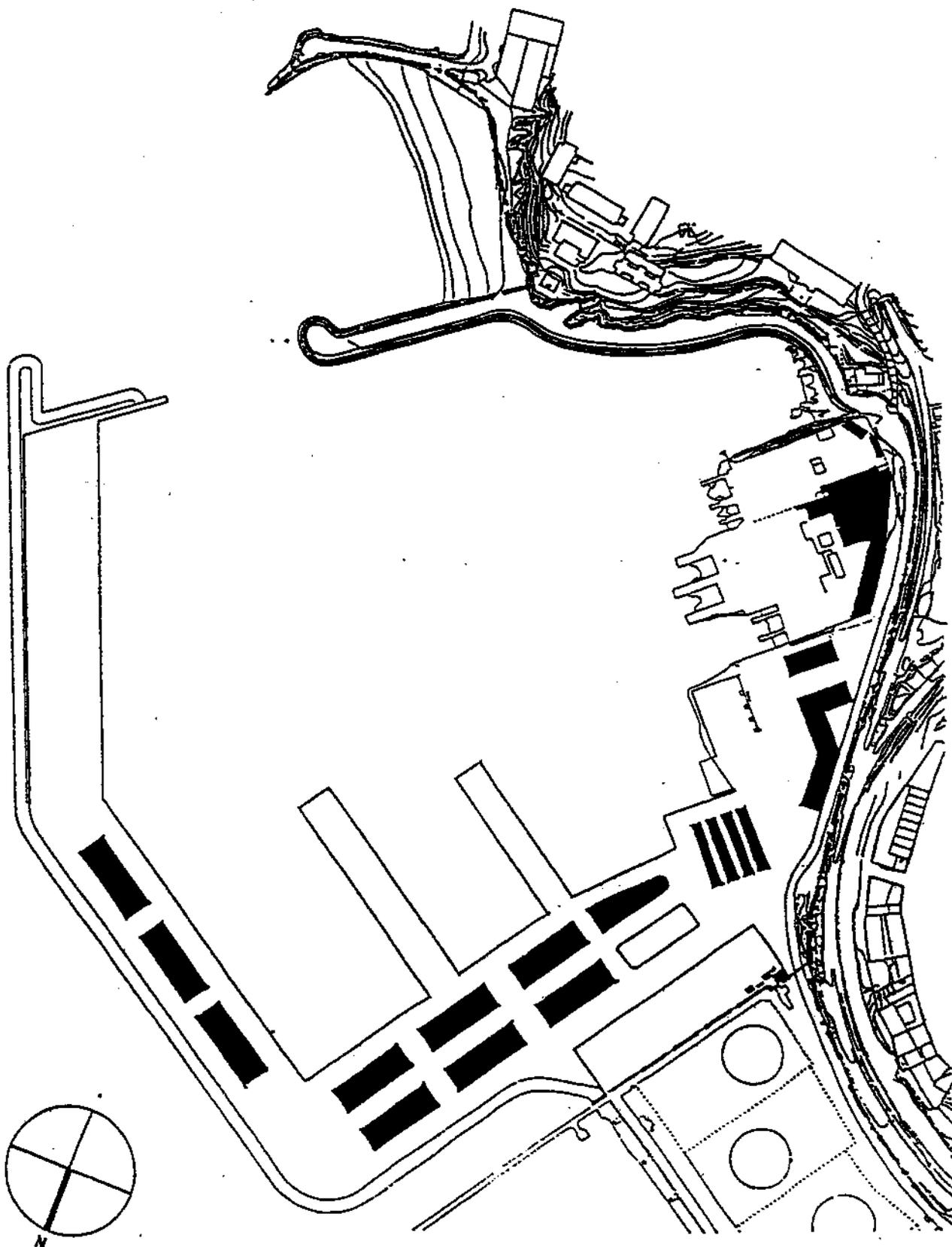
	superficie	% sobre total
Red viaria	4.300 m ²	2,30%
Estacionamiento	2.300 m ²	1,23%
Maniobra y manipulación de mercancías	104.434 m ²	55,76%
Almacenaje descubierto	11.280 m ²	6,02%
Almacenaje cubierto	20.465 m ²	10,92%
Industrial	8.312 m ²	4,44%
Espacios libres portuarios	21.153 m ²	11,30%
Espacios libres anejos al viario	15.050 m ²	8,03%
<i>Superficie total</i>	<i>187.294 m²</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 en gran parte 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

9 2

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.

7. Resumen de la problemática del área

La Dársena de Oza se encuentra actualmente en construcción.

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

8.1. Determinaciones del Plan de Utilización.

El Plan de Utilización asigna al área los siguientes usos:

- Portuario Pesquero.
- Portuario Deportivo.

8.2. Proyectos o planes en marcha.

La Autoridad Portuaria está actualmente redactando un Proyecto de Terminal Pesquera y otros de Puerto de Invernada.

9. Expectativas o exigencias explícitas externas

9.1. Proyectos o estudios en marcha.

La Demarcación de Carreteras de La Coruña está elaborando el Proyecto de nuevo acceso al puerto en Oza.

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

"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 Gaiteira-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 Alcalde de Oleiros A. García Secora)". 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

"González 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 puerto 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

10. Bases para la ordenación

El Plan Especial deberá dotar de una ordenación global al área, en la que encajen los distintos proyectos en marcha y se resuelva la incorporación del nuevo acceso al puerto.

A Coruña, febrero de 2000

EL DIRECTOR,

Fdo.: Guillermo Grandío Chao



VI. PLANOS DE INFORMACIÓN

Plano 1.	Situación	1:100.000
Plano 2.	Encaje territorial	1:50.000
Plano 3.	Delimitación y estado actual	1:2.000
Plano 4.	Planeamiento urbanístico	1:5.000
Plano 5.	Usos del suelo	1:2.000
Plano 6.	Situación legal del suelo	1:2.000

VI. PLANOS DE INFORMACIÓN