



---

**DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL  
PUERTO DE A POBRA DO CARAMIÑAL (A CORUÑA)**

---

**JULIO 2018**



## DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE A POBRA DO CARAMIÑAL

El presente documento ha sido elaborado para PORTOS DE GALICIA, entidad pública empresarial adscrita a la Consellería do Mar de la Xunta de Galicia

Santiago de Compostela, a julio de 2018

La Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos  
Jefa del Área de Explotación y Planificación

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Jefe del Departamento de Planificación  
Portuaria

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón

Fdo. Andrés Cervantes Refojos



## **MEMORIA**

1. ANTECEDENTES
2. SITUACIÓN ACTUAL
3. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS
4. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN
5. LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN
6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
7. EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES

## **ANEXOS**

1. ANEXO 1º: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
2. ANEXO 2º: DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
3. ANEXO 3º: ACTAS DE TRANSFERENCIA
4. ANEXO 4º CONCESIONES Y AUTORIZACIONES
5. ANEXO Nº5: FICHAS CATÁLOGO DE BIENES CON PROTECCIÓN PATRIMONIAL

## **INDICE DE IMÁGENES**

## **INDICE DE TABLAS**

## **INDICE DE GRÁFICOS**

## **PLANOS**



## **MEMORIA**



1.	ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA .....	5
1.1.	ANTECEDENTES .....	5
1.2.	METODOLOGÍA.....	7
1.3.	MARCO NORMATIVO .....	8
2.	SITUACIÓN ACTUAL .....	10
2.1.	DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA.....	11
2.2.	ACCESIBILIDAD .....	12
2.3.	INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES .....	13
2.4.	SERVICIOS COMPLEMENTARIOS .....	14
2.5.	FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO.....	14
3.	EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS .....	22
3.1.	ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES. ..	22
3.2.	NECESIDADES FUTURAS Y ACTUACIONES PREVISTAS.....	23
3.3.	CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS.....	23
4.	DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN. ....	26
4.1.	ÁREA PESQUERA.....	26
4.2.	ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA .....	26
4.3.	ÁREA MIXTA PESQUERA-NÁUTICO RECREATIVA.....	27
4.4.	ÁREA DE USO COMERCIAL.....	27
4.5.	ÁREA DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS .....	28
4.6.	ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO .....	28
4.7.	ÁREA DE INTERACCIÓN PUERTO-VILLA .....	29
4.8.	TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS .....	29
4.9.	CONDICIONES ESPECIALES DE USO .....	30
5.	LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN. ....	31
5.1.	RED NATURA .....	31
5.2.	FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO .....	35
5.3.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL.....	36
5.4.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL .....	37

---



5.5.	FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (DOT)	39
6.	PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO	40
6.1.	ZONA DE SERVICIO TERRESTRE	40
6.2.	ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO	40
6.3.	PROPUESTAS DE INCORPORACIÓN Y REVERSIÓN	41
7.	EFFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES	43
7.1.	ALCANCE Y EFECTOS	43
7.2.	VIGENCIA Y MODIFICACIONES	44
7.3.	DISPOSICIÓN TRANSITORIA	44



## 1. ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

### 1.1. ANTECEDENTES

La costa gallega posee una longitud aproximada de 1.720 km, de los cuales unos 800 km son de acantilados y 300 km de playas; a lo largo de toda ella se distribuyen 128 puertos e instalaciones portuarias, de las cuales 122 puertos se encuentran bajo la gestión del ente público autonómico PORTOS DE GALICIA. Dichos enclaves, originariamente ligados a actividades pesqueras y de transporte y descarga de mercancías, han ido evolucionando con el paso del tiempo hacia complejos industriales y mercantiles que ampliaron su campo de actividades dando respuesta a la demanda de la comunidad situada en su área de influencia. Además, en Galicia el sistema portuario tiene una importancia vital no sólo dentro de la estructura socioeconómica sino también dentro de su estructura territorial: una parte significativa de los núcleos de población gallegos se encuentran ubicados en el borde litoral, de tal forma que el puerto actúa como nexo de unión entre ellos a lo largo de la costa. El espacio portuario adquiere, por tanto, una función urbanística vertebradora del territorio.

El desarrollo de las actividades portuarias tiene su regulación en un documento definido en la legislación sectorial de aplicación, que es la delimitación de espacios y usos portuarios, que constituye el documento básico para la ordenación de los usos del puerto y la delimitación de su zona de servicio.

Así, en los puertos e instalaciones portuarias de titularidad de la Comunidad Autónoma de Galicia se delimitará una zona de servicio portuaria que estará integrada por los espacios de tierra y de agua necesarios para la ejecución de las actividades propias de los puertos e instalaciones marítimas, los espacios destinados a usos complementarios o no portuarios, y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo o ampliación de la actividad portuaria. Esta delimitación se realizará a través del documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP).

La elaboración de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios tiene una gran importancia para el desarrollo de las instalaciones portuarias en cuestión, ya que permite definir la previsión de usos, justificando la necesidad y la procedencia de la misma con el objetivo de ordenarla de cara a fortalecerlos y generar una base sólida sobre la que se produzca un desarrollo e incremento de la competitividad de las actividades que se desenvuelvan en el ámbito portuario.

Además, de su aprobación o modificación dan lugar las revisiones de la valoración de los terrenos y aguas del puerto que constituyen la base imponible de las tasas de ocupación. A efecto de otorgamiento de nuevas concesiones y autorizaciones, las valoraciones tienen una vigencia de cinco años y, para la totalidad del servicio, pueden revisarse cada 5 años y, en todo caso, deberán revisarse cada 10 años. Del mismo modo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, en la parte de la zona de servicio



que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor.

El ayuntamiento de A Pobra do Caramiñal se ubica en la costa suroeste de la provincia de A Coruña dentro de la comarca de O Barbanza integrada por los ayuntamientos de Boiro, Ribeira, Rianxo y A Pobra do Caramiñal. Se trata de un municipio costero ubicado en la ribera norte de la ría de Arousa, conformando el extremo meridional de la sierra de O Barbanza. Limita al norte con Boiro, al sur con Ribeira y al oeste con Porto do Son y está formado por cinco parroquias: Santa María A Antiga do Caramiñal, Santiago do Deán (Castelo), Santa Cruz de Lesón, Santa María do Xobre y San Isidro de Posmarcos. Sobre una extensión de 34 km<sup>2</sup>, en su territorio se asienta una población de 9.672 habitantes (según datos del INE 2014) la mayor parte de ellos asentados en la franja litoral. Esto representa un 14% de la población total de la comarca. El principal rasgo físico de su relieve lo definen los fuertes desniveles del macizo dominante de montaña y su marina irregular de arenales bañadas por las aguas.

Las principales actividades económicas de la población están relacionadas con el mar: la pesca, la industria conservera y otros derivados alimenticios, como el congelado, seguidas por el sector turístico, el comercio y los servicios. La agricultura, por el contrario, tiene escasa importancia, con un descenso continuo del número de explotaciones.

Como resultado de la tramitación del documento redactado en abril de 2015, se redacta la presente versión en la que se han tenido en cuenta las alegaciones estimadas en dicha tramitación así como otras modificaciones surgidas en la tramitación. En síntesis las modificaciones que se han incluido son las siguientes:

- Se incluye un nuevo apartado 1.3 en la memoria, relativo al marco normativo de aplicación, en el que se hace referencia a su compatibilidad con la ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia, cuya entrada en vigor se produjo el 14.06.2018.
- También se han sustituido las referencias a la Ley de creación del ente público Portos de Galicia, actualmente derogada, en su caso, por las indicadas en la Ley 6/2017 de puertos de Galicia, concretamente en los puntos 5.3, 6.2 y 6.3.
- Se ha modificado el punto 7.3.- Disposición transitoria, para reflejar el régimen transitorio en tanto en cuanto no existe Plan especial, a lo dispuesto en la D.T. 6ª de la Ley 6/2017, de puertos de Galicia.  
Asimismo, atendiendo al informe de la D.X. de Urbanismo, también se ha incluido como régimen transitorio el uso de interacción puerto-villa para los terrenos que se proponen revertir al estado, en tanto en cuanto no se formalice esta reversión.
- Detectado por parte de los servicios técnicos de Potos de Galicia de un error en el punto 5.2.- Figuras de Protección del Patrimonio, por no estar reflejados todos los bienes con protección patrimonial que se localizan en la zona de servicio, se procede a incluirlos en este punto 5.2.
- Además se modifica el plano nº5 PROTECCIÓN INTEGRAL BIEN INTERÉS CULTURAL para incluir los bienes catalogados en el PXOM que se localizan en el puerto, y se cambia su nombre a “PROTECCIÓN PATRIMONIAL” para que sea mas genérico.



También se incluye un nuevo ANEXO Nº5: Fichas Catálogo de Bienes con Protección Patrimonial, con los bienes localizados en el puerto.

- Se procede a actualizar los datos estadísticos incluidos en la DEUP a diciembre de 2017.

## 1.2. METODOLOGÍA

Para el desarrollo del presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios será necesario llevar a cabo un análisis de la evolución histórica y del estado actual del Puerto de A Pobra do Caramiñal. Para ello se realizará un estudio de demografía y economía, accesibilidad y comunicaciones, se analizarán las infraestructuras portuarias existentes, así como la flota de embarcaciones que tienen su base en este puerto y la evolución de las ventas en la lonja de A Pobra do Caramiñal.

En función de los resultados obtenidos a raíz de dicho estudio, se evaluarán los usos en función de la aptitud de las distintas áreas para servir a las diversas operaciones marítimo-terrestres actuales y previsibles, así como las actividades complementarias, y en función de las demandas y exigencias que se suscitan sobre la zona de servicio del puerto.



Imagen 1. Vista aérea del puerto de A Pobra do Caramiñal

Una vez identificadas las necesidades, se realizará la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de A Pobra do Caramiñal de forma que se consiga una distribución eficaz que lleve consigo un aprovechamiento óptimo del espacio portuario.

La estructuración del documento se ha realizado del siguiente modo:

1- *Antecedentes y metodología.*

2- *Situación actual.*

Se realizará un estudio de la situación actual del puerto, analizando las instalaciones e infraestructuras existentes, las vías de comunicación, los tráficos producidos y la flota allí establecida.



- 3- *Evolución de las actividades portuarias y clasificación de usos necesarios.*  
Se realizará una previsión de la forma en que las actividades portuarias van a evolucionar, y se clasificarán los usos portuarios atendiendo a dicha evolución.
- 4- *Delimitación y asignación de las áreas. Justificación de su utilización.*  
En este apartado se explica la distribución y la asignación de superficies de cada uno de los usos que se establecen en el puerto, de acuerdo con la evolución que se espera que experimenten las instalaciones.
- 5- *Localización de las zonas de protección.*  
Se analizan las diferentes figuras de protección que pudieran afectar al puerto, tanto desde un punto de vista medioambiental, como de patrimonio o cultural.
- 6- *Propuesta de delimitación de la zona de servicio.*  
Como resultado del análisis previo realizado, tanto de la situación actual existente como de la posible evolución del puerto, se propone una delimitación de la zona de servicio del puerto.
- 7- *Efectos de la delimitación y sus modificaciones.*  
Finalmente, se establece cual es el alcance, los efectos, las condiciones de vigencia y el procedimiento para la realización de modificaciones en la delimitación propuesta.

Todos estos apartados serán desarrollados a continuación, de forma que unidos a la introducción ya realizada y a los documentos de planos y anexos conforman, en su conjunto, el Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del puerto de A Pobra do Caramiñal.

### 1.3. MARCO NORMATIVO

El presente documento se formula en el marco normativo sectorial vigente, constituido, entre otras, por las siguientes disposiciones legales:

- Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, sobre el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma en materia de puertos, por el cual se pone, entre otros, el puerto de La Puebla do Caramiñal bajo la tutela del organismo autonómico.
- Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia. Conforme a lo establecido en el artículo 52. Delimitación da utilización de los espacios y de los usos portuarios, el puerto contará con este documento para la definición y ordenación de sus actividades, especificadas en el Artículo 55.
- Reglamento del ente público Portos de Galicia, dictado en aplicación y desarrollo de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, en todo aquello que no se oponga a la Ley 6/2017, de puertos de Galicia
- Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPMM)
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y uso sostenible del litoral y de modificación de la Ley 22/1988 de 28 de julio, de Costas.



- Real Decreto 876/2014, de 10 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de Costas.

A pesar de que este documento ha sido redactado y tramitado conforme a la legislación estatal (TRLPEMM), se ajusta a lo dispuesto en los artículos 52 y 53 de la Ley 6/2017, del 12 de diciembre, de puertos de Galicia.



## 2. SITUACIÓN ACTUAL

El puerto de A Pobra do Caramiñal se encuentra ubicado en el ayuntamiento del mismo nombre en el suroeste de la provincia de A Coruña, sus coordenadas geográficas son 42°36'N 8°56'W.

El ayuntamiento se encuentra ubicado en el margen norte de la Ría de Arousa, la más grande de las rías gallegas, dentro de la comarca de O Barbanza, de forma que limita al norte con Boiro, al sur con Ribeira y al oeste con Porto do Son. A lo largo de la costa norte de la ría se produce una transición en la topografía desde las cotas más elevadas de la Serra do Barbanza hasta el nivel del mar donde se encuentran gran cantidad de playas, hasta 9 de ellas en el propio término municipal.

Las principales actividades del municipio son la pesquera y conservera, a las que le siguen en importancia la comercial, servicios y agrícola. El mar proporciona los más importantes recursos a A Pobra do Caramiñal a través de su puerto. Se trata de un puerto pesquero, comercial y deportivo del norte de la Ría de Arousa. Con pesca, principalmente de bajura, la explotación de sus bancos marisqueros y los cultivos de bateas. Además, es base del sector secundario que incluye fábricas de conservas, de hielo y de harinas de pescado. Es un puerto importante en la descarga de túnidos congelados (en el año 2013 descargó 110.024 toneladas) y posee también flota destinada a la pesca fresca y al cultivo del mejillón.

El puerto cuenta también con instalaciones náutico-deportivas ya que presenta un importante atractivo como enclave turístico. Se trata de una zona turística y de veraneo. A Pobra cuenta con dos edificios declarados Histórico-artísticos: el palacio de Bermúdez (s. XVI), en el que vivió don Ramón del Valle-Inclán, y la Torre Fortaleza de Xunqueira, en Xobre, cuya parte más antigua data del s. XV. De la época prerromana, se conserva parte del castro de Punta Oestreira y el de Corona de Posmarcos. El interés turístico del municipio reside sobre todo en sus lugares naturales de montaña y costa. En la zona de montaña destaca el mirador de la Curota y los parajes natural que lo rodean; en la costa son atrayentes las diversas playas que orlan la península de Xobre.

En cuanto a los accesos al mismo, el puerto ofrece un adecuado abrigo y su arribada no ofrece complicaciones.

La ensenada de A Pobra do Caramiñal abre 2 millas entre Punta Cabío y la Isla Benencia, al sur de Cabo de Cruz y profundiza otras 2 millas en dirección norte hasta el puerto de Escarabote. Es limpia y abrigada a los vientos de 1er y 4º cuadrante. Ofrece buen abrigo a excepción de los vientos de este a sureste, poco frecuentes. Tiene buenos fondos y solamente ofrece peligros alejados de la costa como es el caso del bajo Arnela.

El acceso por mar, entrando desde fuera de la Ría, debe realizarse entrando por su canal principal hasta encontrarse con la isla Rúa y el Torreón de Pedra Seca, donde debe tomarse rumbo 24°, para dejar a babor Señal del Maño y, posteriormente, Señal de Osteira.

## 2.1. DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA

El número de habitantes residentes en el ayuntamiento de A Pobra do Caramiñal, según los datos proporcionados por el INE a fecha de 2015, es de 9.972 personas, de los cuales 4.737 son hombres, lo que representa un 49% del total, siendo el 51% restante correspondiente a 4.935 habitantes, por tanto, mujeres. Su pirámide de población es regresiva, presentando un modelo que se corresponde con una población envejecida y con crecimiento nulo o negativo.

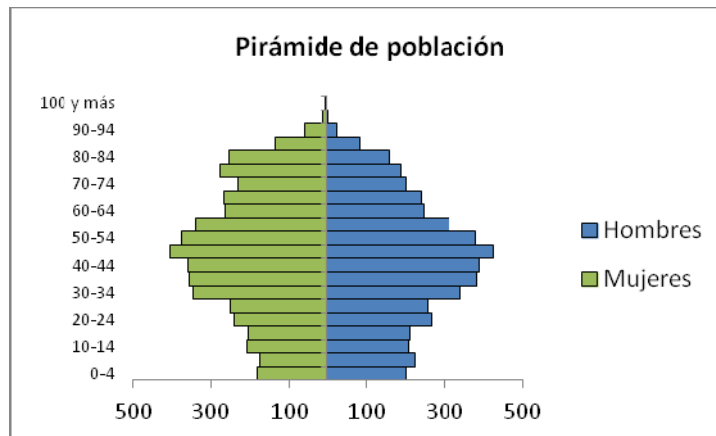


Gráfico 1. Pirámide de población en A Pobra do Caramiñal. Datos: 2014. Fuente: Instituto Nacional de Estadística

En el ayuntamiento de A Pobra do Caramiñal no existe una importante presencia de personas extranjeras empadronadas, solo el 1,13% de la población no es española. La composición de esta población extranjera tiene origen, fundamentalmente, en Europa y América (0,43% del total cada una de ellas), estando en el siguiente escalón, Asia (0,14%) y África (0,11%).

En cuanto a la tendencia de crecimiento de la población, se puede observar como el ayuntamiento se encuentra inmerso en un proceso continuo de pérdida de población en los últimos veinte años, siendo este proceso ininterrumpido entre el año 2006 y el 2013. En el año 2014 ha tenido lugar un leve incremento de la población, con un crecimiento de 26 personas.

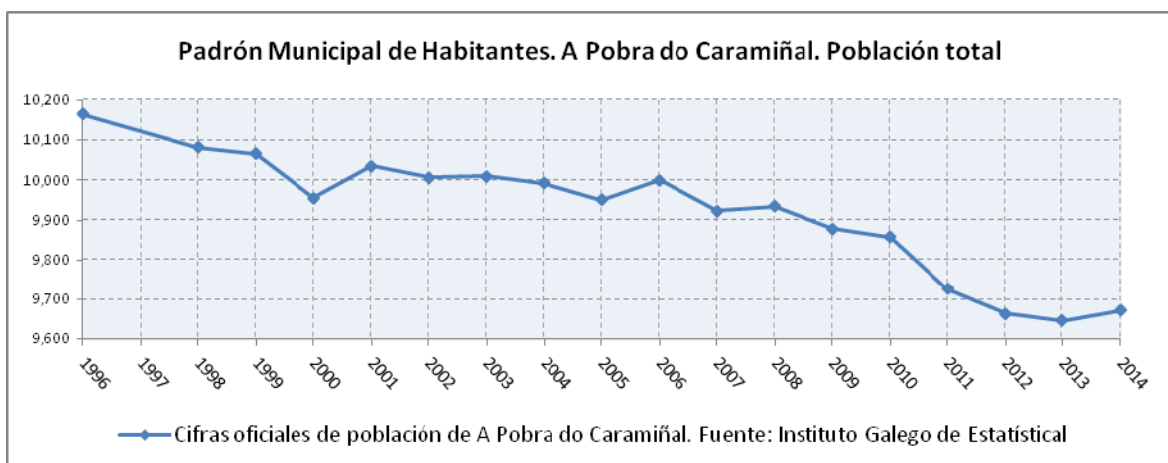


Gráfico 2. Evolución histórica de la población en A Pobra do Caramiñal. Fuente: IGE

Año	1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Población	10.165	10.082	10.066	9.955	10.035	10.006	10.010	9.992	9.951

Año	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Población	10.001	9.923	9.934	9.878	9.858	9.726	9.664	9.646	9.672

Tabla 1. Evolución histórica de la población en A Pobra do Caramiñal. Fuente: IGE

Las principales actividades económicas de la población están relacionadas con el mar: la pesca de bajura, el marisqueo y el cultivo de bateas son las principales actividades pesqueras del municipio. La agricultura tiene escasa importancia. El sector secundario del municipio continúa esta vinculación con el mar a través de fábricas de conservas y otros derivados alimenticios. El sector servicios ocupa a más de la mitad de la población activa del municipio.

## 2.2. ACCESIBILIDAD

El ayuntamiento de A Pobra do Caramiñal presenta una buena conexión con el resto de la comunidad Gallega a través de la autovía AG-11 que une Padrón y Ribeira en un recorrido de 40km. El mismo recorrido que esta autovía lo realiza la AC-305. La conexión con Padrón permite enlazar con la AP-9, autopista de peaje que recorre Galicia de norte a sur comunicando las principales ciudades gallegas.

A Pobra do Caramiñal se encuentra, por tanto a 45 minutos en coche de Santiago de Compostela, 1 hora y 20 minutos de A Coruña y a 1 hora de Vigo.



Imagen 2. Imagen de la RAEGA (Rede Autónoma de Estradas de Galicia)



La conexión con el resto de la península mediante transporte ferroviario y aéreo tiene su punto de conexión más cercano en la capital autonómica, en Santiago de Compostela, con el aeropuerto de Lavacolla y la estación de tren.

### 2.3. INSTALACIONES PORTUARIAS EXISTENTES

El puerto de A Pobra do Caramiñal se encuentra situado en la ribera norte de la Ría de Arousa, enmarcado en la ensenada do Caramiñal enfrenteado con el puerto de Cabo de Cruz en el municipio vecino de Boiro. El puerto se ubica dentro del núcleo urbano de A Pobra, ejerciendo éste como límite del mismo por su margen occidental. Al sur del propio puerto y arrancando desde su rampa de varada se extiende la playa de O Areal. Ya más al norte de la instalación portuaria se encuentra la desembocadura del río Pedras a la ría de Arousa.

La dársena del puerto presenta una superficie de lámina de agua cercana a los 229.000 m<sup>2</sup> de los cuales 177.000 m<sup>2</sup> corresponden al puerto pesquero, y los 52.000 m<sup>2</sup> restantes al área náutico-deportiva.

Las condiciones de abrigo del puerto son adecuadas debido a la protección natural que le proporciona su ubicación geográfica, solo carece de abrigo frente a los vientos de E a SE.

La entrada a las instalaciones portuarias se realiza por un canal de entrada de casi 200 m de ancho con una alineación de 15° y calados que arrancan en 7 m de profundidad en la zona más exterior del puerto, reduciéndose hasta alcanzar los 3,50 m en la zona más occidental de la bocana, muy próxima a los puntos de amarre de las embarcaciones.

En el extremo norte se encuentra la parte de servicios terrestres del puerto, con una extensión de 8.800 m<sup>2</sup>. Se conecta con la lámina de agua mediante dos rampas de varada, una de 80 m de longitud y 22 m de ancho; y la otra de 54 m de longitud y 30 m de ancho.

En la parte más próxima al cantil del muelle se encuentra una explanada para las labores de descarga de las embarcaciones tanto de pesca como mejilloneras. Separada de ésta por una vía portuaria se encuentran las edificaciones que dan servicio al puerto, tales como: talleres, las oficinas del Ente Público Portos de Galicia, la depuradora de marisco, la asociación de mejilloneros o la lonja. En la parte posterior de estos edificios existe un aparcamiento de 1.600 m<sup>2</sup> con espacio para automóviles y camiones, y más allá de dicho aparcamiento se encuentran una serie de naves que dan servicio a empresas que operan en el puerto localizándose también en esta zona la nave de almacenamiento de Portos de Galicia que da servicio no solo al puerto de A Pobra sino también a los del entorno

El cierre oriental de la dársena se realiza mediante un dique de escollera de 735 m de longitud, 355 m en la primera alineación desde tierra hasta el primer quiebro, y 380 m desde el quiebro hasta el morro. El dique presenta dos anchos característicos, un primer tramo de 12 m de ancho con calzada de doble sentido que da acceso a una plataforma de mayores dimensiones. Dicha plataforma cuenta con un ancho de 50 m y en ella, además, se ubica una cafetería y los vestuarios de estibadores.





Al otro lado de la bocana de acceso al puerto, se encuentra el puerto deportivo. La separación entre la zona de pantalanes deportivos y los amarres de las embarcaciones de pesca y marisqueo -situados más al norte-, se realiza mediante un dique en forma de L, con disposición más o menos perpendicular a la costa. Este dique constituye una vía de comunicación terrestre con el resto del municipio. Cuenta con una longitud total de 268 m, 218 m en la primera alineación y 70 m en el lado corto de la L. Esta alineación se prolonga en paralelo al dique este mediante un pantalán de 170 m de longitud. El ancho del dique alcanza los 20 m y en su superficie se encuentran las instalaciones del Puerto deportivo, así como una rampa de bajada al mar, ubicada en el punto medio del tramo largo del dique, y adosada a un pequeño muelle de 40 m que comunica el dique con los pantalanes deportivos.

El margen costero se materializa con una escollera que limita el espacio terrestre y el marítimo, prolongándose a lo largo de 527 m. Los primeros 227 m se encuentran en la zona del puerto deportivo. En este punto, el puerto se separa del Paseo Areal mediante un espacio para aparcamientos que cuenta con 141 plazas, y en el lateral sur con una rampa de 90 m de longitud y 15 m de ancho.

Bordeando la zona de amarres de embarcaciones de pesca, marisqueo y acuicultura la escollera limita directamente con el Paseo Areal. A lo largo de este recorrido se encuentran cuatro escaleras que permiten bajar hasta el nivel del mar, una rampa de varada de 44 m de longitud y 20 m de ancho, y una rampa de acceso a un pequeño pantalán.

## **2.4. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS**

La actividad portuaria, para su correcto desarrollo, precisa de una serie de actividades complementarias para el adecuado mantenimiento de las embarcaciones, tales como talleres, grúas e instalaciones adecuadas para las descargas de los barcos, mantenimiento y reparación de la flota, almacén de materiales y recursos, avituallamiento, aparcamiento de los usuarios y otros servicios, etc.

El puerto de A Pobra do Caramiñal cuenta con un servicio de gasolinera situado en el borde noreste de la dársena, pegada al cantil del muelle que incluye el suministro de vehículos usuarios del puerto. Asimismo, existe un travelift y una grúa de 5 t para la descarga del mejillón, tres rampas varadero y una báscula para camiones. Existe, también, red de abastecimiento de agua y de energía, y diferentes eco-puntos en diferentes ubicaciones dentro de las instalaciones portuarias. El puerto cuenta también con una cafetería y la lonja para la venta de los productos descargados.

Por lo tanto, será necesario tener en cuenta este aspecto en la futura delimitación de espacios y usos portuarios que va a ser propuesta y dotar al puerto de los espacios pertinentes para el correcto desarrollo de todas aquellas actividades complementarias a las actividades puramente portuarias.

## **2.5. FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO**

### **2.5.1. ACTIVIDAD PESQUERA Y ACUICULTURA**



Según los datos del Registro de buques pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia ([www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com)), la flota pesquera con base en el puerto de A Pobra do Caramiñal está formada por 160 embarcaciones.

Registro de Buques Pesqueros de la Comunidad Autónoma de Galicia						
DESCRIPCIÓN		Nº BARCOS	TRB	GT	POTENCIA CV	POTENCIA KW
NACIONAL (Cant/Noroeste)	ARTES MENORES	83	92,61	90,21	1802,90	1325,85
Totales		83	92,61	90,21	1802,90	1325,85
BUQUES DEDICADOS A ACUICULTURA/AUXILIARES		77				
BUQUES TOTALES		160				

Tabla 2. Registro de buques pesqueros con base en el puerto de A Pobra do Caramiñal (19/07/2017).

Fuente: Pescadegalicia

Se ha realizado, además una clasificación de dichas embarcaciones en función de las dimensiones de su eslora, de forma que se puede obtener una idea general del tipo de barcos que tienen su base en el puerto de A Pobra do Caramiñal.

Eslora	Nº barcos
<4	4
4<E<6	89
6<E<10	17
10<E<16	25
E>16	25
<b>Total</b>	<b>160</b>

Tabla 3. Clasificación de la flota del puerto de A Pobra do Caramiñal en función de las esloras de los barcos

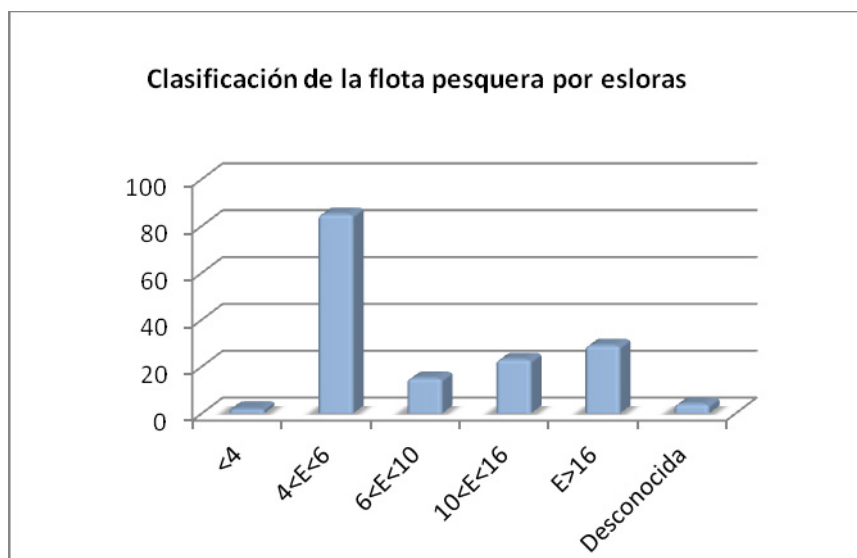


Gráfico 3. Clasificación de la flota del puerto de A Pobra do Caramiñal en función de las esloras de los barcos



A continuación, se van a analizar los datos de ventas registrados en la lonja de A Pobra do Caramiñal en los últimos 17 años, entre 2001 y 2017.

Fecha	Kilos	Importe €	Min. €/Kg	Máx. €/Kg	Medio €/Kg
2001	193.295,00	1.492.467,49	0,55	23,73	7,72
2002	346.345,00	2.757.411,85	0,50	30,75	7,96
2003	326.017,55	2.525.583,25	0,80	41,80	7,75
2004	242.838,00	1.998.029,11	0,75	76,60	8,23
2005	215.647,53	1.658.581,33	0,40	96,90	7,69
2006	165.251,20	1.623.439,60	0,16	105,90	9,82
2007	240.110,05	2.600.015,82	0,70	110,40	10,83
2008	318.108,70	3.069.142,28	1,00	97,30	9,65
2009	212.111,70	2.116.001,65	0,95	55,70	9,98
2010	188.947,10	1.830.430,59	0,50	61,80	9,69
2011	190.622,40	1.495.747,64	0,10	54,00	7,85
2012	157.808,10	1.119.558,55	0,20	53,90	7,09
2013	120.963,90	984.708,13	0,50	49,10	8,14
2014	160.758,05	1.389.832,45	0,90	59,80	8,65
2015	168.620,77	1.220.749,20	0,2	53,4	7,24
2016	116.639,43	921.634,21	0,9	55,47	7,9
2017	121.558,13	927.051,55	0,8	44,2	7,63
	<b>3.485.642,61</b>	<b>29.730.384,70</b>			

Tabla 4. Evolución de las ventas en lonja en A Pobra do Caramiñal (2001-2017). Fuente: Pescadegalicia

En el siguiente gráfico se muestra la evolución del volumen de ventas que se ha producido en la lonja en el período de tiempo estudiado. Se puede observar, como desde el año 2008, se ha ido produciendo una progresiva reducción de los kilogramos vendidos en la lonja, hasta el año 2013 en que se alcanzó el mínimo de los últimos 15 años con 120.964 Kg despachados. A pesar de que la tendencia parecía que mejoraba en el 2014, los siguientes ejercicios mantuvieron su tendencia a la baja registrándose en 2016 el volumen de ventas más bajo en los 17 años analizados, con un ligero repunte en 2017.

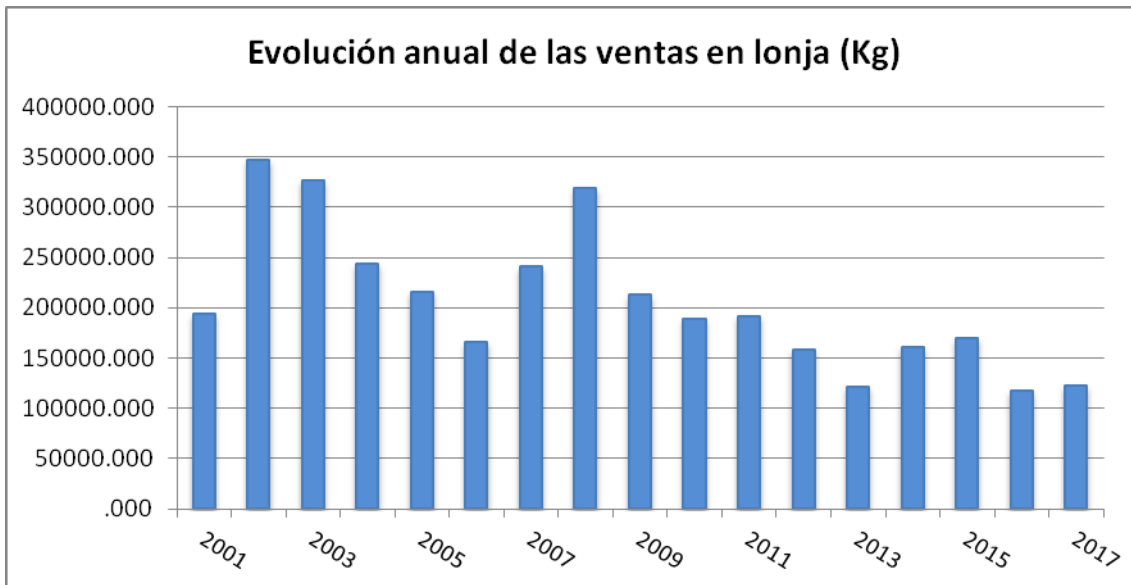


Gráfico 4. Evolución de las ventas en lonja en A Pobra do Caramiñal (2001-2017) en Kg.

De manera análoga a la cantidad de kilogramos vendidos en lonja, evoluciona la gráfica de importes anuales, de nuevo se observa como la tendencia de pérdida en las ventas se rompió en el año 2014, pero continuó con tendencia a la baja en los siguientes ejercicios, alcanzándose el valor más bajo en 2016 con un ligero repunte en 2017.

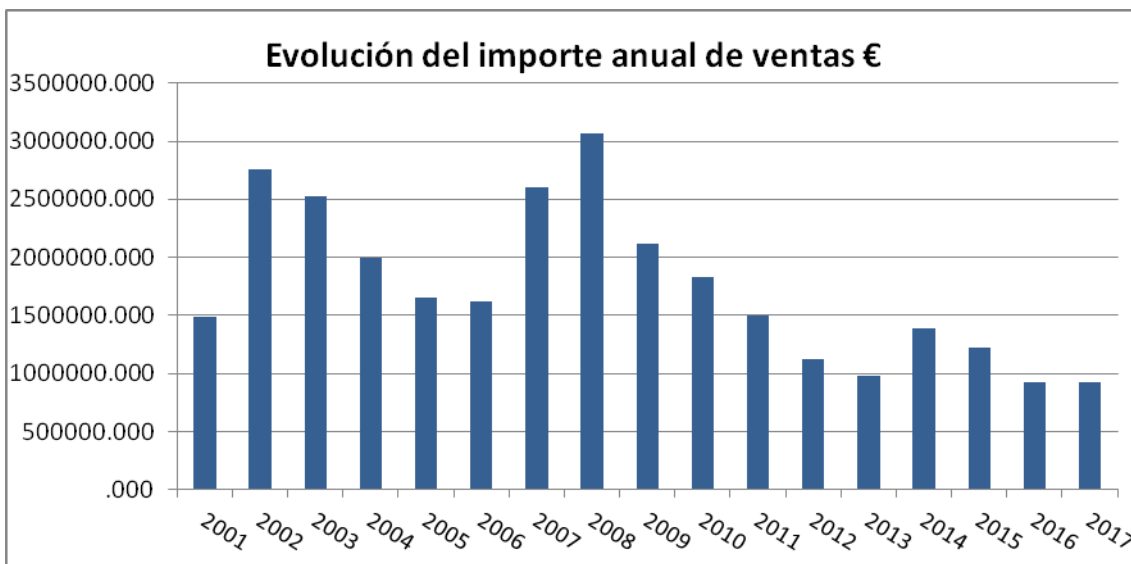


Gráfico 5. Evolución de las ventas en lonja en A Pobra do Caramiñal (2001-2017) en €.

Por otra parte, se puede analizar las principales especies vendidas en la lonja durante el período 2010-2017, de modo que se observa que las mayores ventas se corresponden con bivalvos tales como la almeja, la navaja y el berberecho.

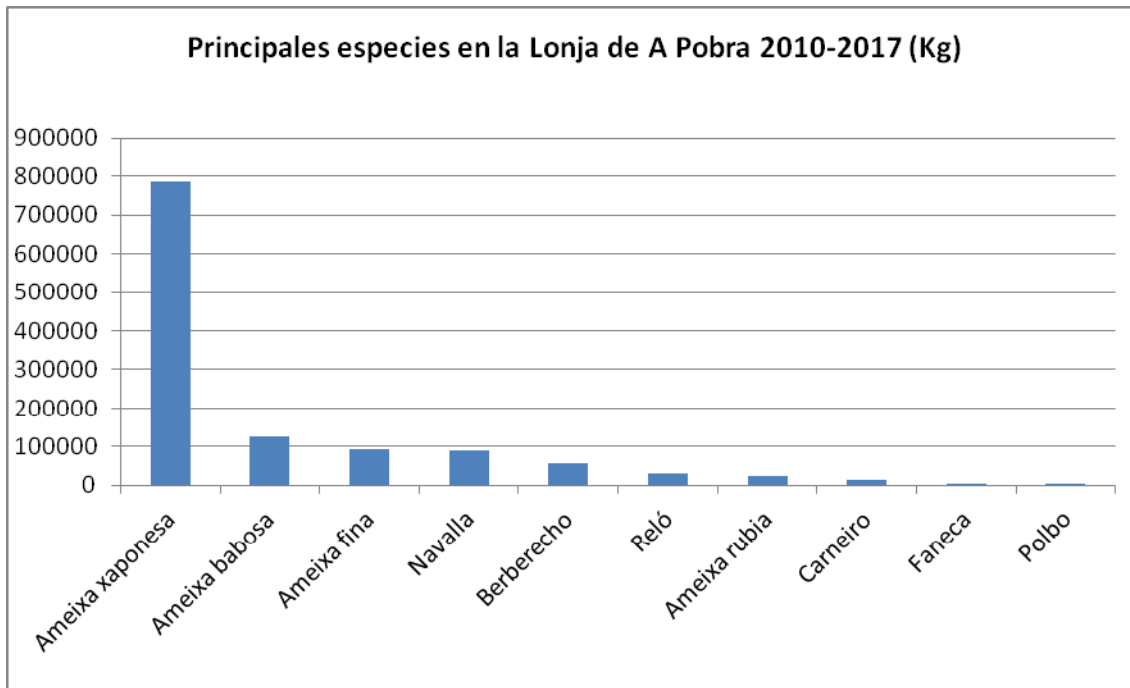


Gráfico 6. Principales especies vendidas en lonja en A Pobra do Caramiñal (2010-2017).

En estos gráficos no se incluye la cría y venta de mejillón. Los mejillones, una vez recogidos, pasan por la depuradora para acabar siendo distribuidos por la Asociación de mejilloneros del Barbanza y la Asociación de mejilloneros de Puebla del Caramiñal. Se trata de una de las actividades más importantes del puerto como revela su volumen de descargas. A continuación se presentan los datos del número de bateas con producción y las cantidades de mejillones de los últimos cinco años.

Descargas de mejillón en A Pobra do Caramiñal		
Año	Nº bateas con producción	Cantidad (Kg)
2010	321	12.517.150
2011	390	18.465.538
2012	386	16.711.528
2013	304	22.384.023
2014	499	26.199.959

Tabla 5. Descargas de mejillón en A Pobra do Caramiñal (2010-2014). Fuente: Secretaría General del Mar, Servicio de Análisis y de Registros

En las siguientes gráficas se muestra la evolución del número de bateas y la consiguiente evolución del volumen de descarga de mejillones. Se puede observar cómo desde el año 2010 el número de bateas fluctúa. En el año 2013 a pesar de que su número disminuyó se descargaron más mejillones que en los años precedentes dando esto lugar a que en el 2014 el número de bateas se incrementara sin que esto implicara el esperado incremento proporcional en la producción.

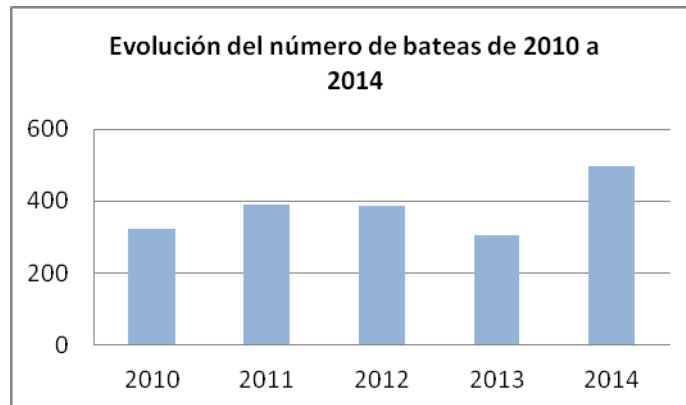


Gráfico 7. Evolución del número de bateas en A Pobra do Caramiñal en el período 2010-2014.

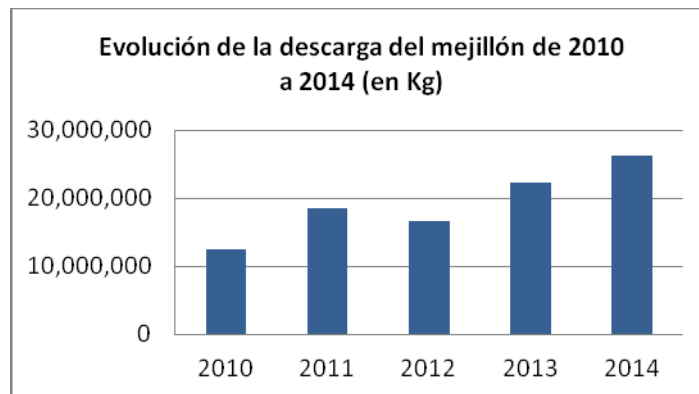


Gráfico 8. Evolución de las descargas de mejillón en A Pobra do Caramiñal en el período 2010-2014.

### 2.5.2. ACTIVIDAD NÁUTICO-DEPORTIVA

En el puerto de A Pobra do Caramiñal, existe una importante actividad náutica, recreativa y deportiva, fundamentalmente vinculada a las instalaciones náutico deportivas construidas por Portos de Galicia y gestionadas a través de una empresa en régimen de concesión.

Aproximadamente, un 23% de la superficie de lámina de agua del puerto está dedicada a este tipo de usos. En ella se ubican los pantalanes para el amarre de embarcaciones a los que se accede desde el pequeño dique de 40 m que parte en dirección perpendicular al dique principal que separa la dársena deportiva y pesquera. El inventario de plazas disponibles se resume del siguiente modo:

Identificación	Nº plazas	Dimensiones
Pantalán 1N	11	8,00x3,75m
Pantalán 1S	15	6,00x3,10m
Pantalán 2N	15	6,00x3,10m
Pantalán 2S	13	8,00x3,75m
Pantalán 3N	13	8,00x3,75m
Pantalán 3S	13	8,00x3,75m
Pantalán 4N	13	8,00x3,75m

Pantalán 4S	13	8,00x3,75m
Pantalán 5N	11	10,00x4,25m
Pantalán 5S	11	10,00x4,25m
Pantalán 6N	19	8,00x3,75m
Pantalán 6S	17	10,00x4,25m
Pantalán 6E	1	16,00x6,10m
Pantalán 7N	17	10,00x4,25m
Pantalán 7S	17	10,00x4,25m
Pantalán 7E	1	16,00x6,10m
Pantalán 8N	21	12,00x5,20m
Pantalán 8S	21	12,00x5,20m
Pantalán 8E	1	24,00x7,60m
Pantalán 9E	19	14,00x5,55m
Pantalán 9O	8	10,00x4,25m
Pantalán 9	1	16,00x6,10m
Pantalán límite puerto deportivo	10	12,00x5,20m
TOTAL	281	

Tabla 6: Plazas de amarre disponibles en los pantalanes del Puerto de A Pobra do Caramiñal

Lo que suma un total de 281 plazas para uso deportivo y recreativo.



Imagen 3. Imagen aérea del Puerto deportivo de A Pobra do Caramiñal



### 2.5.3. COMERCIAL PORTUARIO

En relación a la actividad comercial, en la tabla siguiente se muestra el movimiento de mercancías:

AÑO	GRANELES SÓLIDOS (Tm)	MERCANCÍA GENERAL (Tm)	MERCANCÍA TOTAL (Tm)
2006	8.025	107.437	115.462
2007	11.080	86.392	97.472
2008	14.565	104.318	118.883
2009	16.595	101.747	118.342
2010	19.286	86.789	106.075
2011	27.433	101.570	129.003
2012	14.681	105.610	120.291
2013	20.869	110.024	130.893
2014	16.538	112.428	128.966
2015	16.542	112.441	128.983
2016	19.317	120.292	139.609
2017	12.961	102.321	115.282

Tal como refleja la tabla, el tráfico de mercancías total se mantiene estable a lo largo de los 12 últimos años, existiendo ligeras oscilaciones hacia el alza entre los años 2011 y 2016, registrando el valor máximo en 2016, sin embargo en 2017 se registró un descenso de golpe hasta alcanzar cantidades similares al inicio de la serie, no obstante se considera que puede deberse a un ejercicio puntual y no a una tendencia en la evolución e los tráficos.

Los tráficos corresponden a mercancía general y graneles sólidos. En el caso de la mercancía general, conforma la base más estable e importante del movimiento comercial del puerto, mientras que los graneles sólidos tienen un tráfico mucho más residual.

También se llevan a cabo actividades comerciales de transporte de pasajeros, de carácter temporal y estacional pero debido a su escasa entidad se permite puntualmente el atraque en un pantalán destinado al uso mixto pesquero náutico deportivo.



### 3. EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS

#### 3.1. ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES.

##### 3.1.1. ACTIVIDAD PESQUERA Y ACUICULTURA

Del análisis de los datos que figuran en el apartado de actividad pesquera y acuicultura se concluye que no es previsible un aumento significativo en el volumen de descargas en el puerto, ya que en los últimos años este volumen ha presentado una tendencia descendente. Se estima, por tanto, que el volumen de descarga podrá incrementarse con respecto al año 2017 ya que registra los más bajos de la serie, sin embargo no se prevé que dicho incremento sea sustancial.

Dado que la actividad pesquera se mantiene, se considera que no es preciso realizar una modificación de las superficies destinadas a este uso.

Por otra parte, resulta necesario prestar los servicios de mantenimiento de las flotas y artes de pesca y proporcionar a los barcos el avituallamiento y pertrechos necesarios. De todo ello se desprende la necesidad de equipar el puerto con instalaciones modernas para realizar con la máxima eficacia las operaciones descritas anteriormente de modo adecuado.

##### 3.1.2. ACTIVIDAD DEPORTIVA

Como ya se indicó en el apartado 2.5.2, el puerto de A Pobra do Caramiñal cuenta con unas instalaciones para la práctica de actividades náutico-recreativas constituidas por Portos de Galicia. La zona dispone de 281 amarres en pantalanes, con una eslora de 6 a 24 metros, aunque podrían atracar puntualmente barcos con mayor eslora.

El área reservada para las actividades náutico-deportivas se considera suficiente para satisfacer la demanda actual y futura de atraque de embarcaciones de recreo.

##### 3.1.3. ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS

Las actividades auxiliares necesarias para el correcto desarrollo de las actividades pesqueras y deportivas necesitan espacios e instalaciones en la zona portuaria para poder desarrollarse adecuadamente, tanto en lo que respecta a accesos e infraestructuras básicas del puerto, como en lo relativo a actividades complementarias (almacenes, talleres, etc.), como generales (zonas de depósito, paseo marítimo, zona de aparcamiento, servicios para las embarcaciones menores, etc.).

Las zonas de las que se dispone actualmente para la realización de dichas actividades, descritas anteriormente en el apartado de actividades complementarias, son suficientes para el correcto funcionamiento del puerto.





### 3.2. NECESIDADES FUTURAS Y ACTUACIONES PREVISTAS.

Tal como se deduce de la lectura de los apartados anteriores, se desarrollan en el puerto una serie de actividades diferentes que precisan de la asignación de unos espacios adecuados, dimensionados y dispuestos de forma que dichas actividades puedan realizarse eficazmente y sin interferencias.

Para ello es necesario planificar la utilización de los espacios disponibles con capacidad suficiente para albergar las instalaciones auxiliares de cada actividad, contribuyendo a su centralización, y en el caso de que las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, acometer a su acondicionamiento o ampliación.

En el apartado siguiente se procede a describir la delimitación de las áreas del puerto precisas para cada actividad, justificando sus límites y los usos asignados.

### 3.3. CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

En primer lugar, es preciso establecer una adecuada clasificación de usos en la zona de servicio antes de proceder a su asignación concreta a cada una de las áreas del puerto. Se parte para ello de una selección de usos básicos a establecer en la zona terrestre, elaborada teniendo en cuenta lo especificado en la legislación portuaria vigente y las características de los tráficos descritos:

- Uso comercial, que engloba las actividades de carga y descarga, movimiento de pasajeros y avituallamiento.
- Uso pesquero.
- Uso náutico-deportivo.
- Uso mixto pesquero-deportivo.
- Uso complementario, relacionado con las actividades complementarias, incluyendo en estas las logísticas, de almacenaje, de reparaciones y las que correspondan a empresas industriales o comerciales.
- Uso de infraestructuras básicas, necesario para recoger los elementos puramente estructurales.

Por otra parte, y de acuerdo con la legislación vigente, en el dominio público portuario se podrán admitir otros usos no portuarios tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales e industriales no portuarias, siempre que resulten compatibles con los usos antes definidos, que no se perjudique globalmente el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario, y que se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico en vigor.

Así pues, se procede también a definir un uso no portuario, denominado uso vinculado a la interacción puerto-villa destinado a englobar el parque urbano situado dentro de la zona de servicio portuaria.

A continuación se hace una descripción más detallada de cada uno de estos usos.

---



### 3.3.1. USO PESQUERO

Es el asignado a aquellos espacios en que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera del puerto incluyendo el desembarco de capturas de pesca fresca y marisco desde los buques y su posterior manipulación, almacenaje y comercialización, así como la prestación de los servicios necesarios para las flotas y en general cualquier actividad necesaria para el mejor funcionamiento del sector. Además del uso básico pesquero, se permitirá la asignación, de otros usos complementarios específicos en régimen de compatibilidad con el uso básico pesquero por su vinculación. Los usos complementarios específicos tendrán un carácter orientativo, no vinculante y podrán sustituirse por otros sin que dicho cambio afecte al uso básico.

### 3.3.2. USO NÁUTICO DEPORTIVO

Es el que se asigna a los espacios utilizados para el desarrollo de prácticas náutico-recreativas y deportivas o que está destinado al atraque, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de embarcaciones de esa naturaleza. Se incluyen dentro de este uso los pantalanes para atraque de embarcaciones náutico – recreativas así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades tales como almacenes o talleres, los locales para venta o reparación de efectos navales y las instalaciones deportivas complementarias a las misma. Además del uso básico náutico deportivo, se permitirá la asignación, de otros usos complementarios específicos en régimen de compatibilidad con el uso básico náutico deportivo por su vinculación. Los usos complementarios específicos tendrán un carácter orientativo, no vinculante y podrán sustituirse por otros sin que dicho cambio afecte al uso básico.

### 3.3.3. USO MIXTO PESQUERO-NÁUTICO DEPORTIVO

Es el que se asigna al espacio utilizado tanto por las embarcaciones náutico-recreativas y deportivas como por las embarcaciones pesqueras, incluyendo los pantalanes para atraque de las mismas, así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades, como pueden ser los servicios de mantenimiento y reparaciones periódicas.

### 3.3.4. USO COMERCIAL

De acuerdo con la legislación vigente, el uso comercial es el que se asigna al espacio utilizado para usos relacionados con el intercambio entre modos de transporte, así como los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales. Además del uso básico comercial, se permitirá la asignación, de otros usos complementarios específicos en régimen de compatibilidad con el uso básico comercial por su vinculación. Los usos complementarios específicos tendrán un carácter orientativo, no vinculante y podrán sustituirse por otros sin que dicho cambio afecte al uso básico.

### 3.3.5. USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS



De acuerdo con la legislación vigente, en el dominio público portuario se permitirán los usos complementarios o auxiliares de los usos portuarios comerciales, pesqueros y náutico-deportivos, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

Por tanto, en las áreas a las que se asigna este uso se prevé el desarrollo de cualquiera de las actividades complementarias a las portuarias necesarias para el correcto funcionamiento y desarrollo del puerto, tales como almacenes, construcción y reparación naval y sus suministros, efectos navales, transformación y manipulación de la pesca, depuración de moluscos, avituallamiento, comercial y distribución, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

### 3.3.6. USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO

Las áreas a las que se asigna este uso tienen como cometido fundamental el abrigo, acceso y comunicación entre los distintos puntos del puerto y entre el puerto y su entorno. También incluye las áreas destinadas al acceso y permanencia de vehículos, ambos necesarios para desarrollar las actividades portuarias en condiciones de seguridad y comodidad.

### 3.3.7. USO NO PORTUARIO VINCULADO A LA INTERACCIÓN PUERTO-VILLA

Las áreas a las que se asigna este uso no portuario, están concebidas para el aprovechamiento por parte de los habitantes de la villa de espacios que por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios han perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria.



## 4. DELIMITACIÓN Y ASIGNACIÓN DE ÁREAS. JUSTIFICACIÓN DE SU UTILIZACIÓN.

En el presente apartado se procede a esta delimitación de las áreas del puerto precisas para cada actividad, justificando sus límites y los usos asignados de entre los descritos en el apartado de clasificación de los usos previstos.

### 4.1. ÁREA PESQUERA

#### 4.1.1. EXTENSIÓN DEL ÁREA

Se asignan dos áreas diferenciadas para el uso pesquero. La zona principal, de mayor extensión ubicada en la parte norte del puerto, formada por las instalaciones de la lonja y la explanada para las labores de descarga de las embarcaciones tanto de pesca como mejilloneras, así como las dos rampas de varada. Por otra parte, se asigna también el uso pesquero a los dos pantalanes más alejados de la costa, de los cuatro existentes en el margen septentrional del dique del Puerto deportivo. Los usos asignados a estas áreas no experimentan modificación alguna en relación a los usos que actualmente se desarrollan en ese ámbito. La superficie total destinada al área pesquera es de 10.229 m<sup>2</sup>.

#### 4.1.2. JUSTIFICACIÓN DE SU USO

Se asignan a la actividad pesquera las superficies descritas en el apartado anterior, ya que dicha actividad se viene desarrollando, en la actualidad, en ese mismo ámbito. Se pretende, con ello, consolidar esas áreas para ese uso concreto y conseguir, así, reducir las interferencias con otros usos y actividades que no son propios de ese entorno. Asimismo, se consigue la ordenación y optimización del espacio portuario.

### 4.2. ÁREA NÁUTICO-DEPORTIVA

#### 4.2.1. EXTENSIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso a las actuales instalaciones náutico-deportivas ubicadas en el extremo sur del puerto. La localización de este uso no se modifica en relación a la ubicación en la que actualmente se vienen desarrollando las actividades náutico-deportivas y recreativas en el puerto de A Pobra do Caramiñal. Se incluyen las instalaciones del edificio de servicios, rampas y pantalanes; y las instalaciones vinculadas a la práctica del remo junto con el embarcadero situado en sus proximidades. La superficie total destinada al uso es de 9.260 m<sup>2</sup>.

#### 4.2.2. JUSTIFICACIÓN DE SU USO

Se destina para uso náutico-deportivo las zonas anteriormente descritas, dado que esas son las áreas en las que se encuentran ubicados el puerto deportivo y las instalaciones vinculadas la práctica del remo mencionadas, por lo que se considera como el emplazamiento más apropiado para dicho uso.



### 4.3. ÁREA MIXTA PESQUERA-NÁUTICO RECREATIVA

#### 4.3.1. EXTENSIÓN DEL ÁREA

El uso mixto no se asigna a un área compacta dentro del espacio portuario, sino que se trata de pequeñas instalaciones dispersas por la zona de servicio del puerto. Se trata de dos rampas, una en el extremo sur, ejerciendo de límite con la playa; y una rampa de varada próxima al Club de Remo; los dos pantalanes más próximos a la costa, de los cuatro existentes en el margen septentrional del dique del Puerto deportivo y un pequeño embarcadero en forma de T situado en el morro del dique del Puerto deportivo cuyo uso varía de forma estacional. La superficie total destinada al uso mixto pesquero-náutico recreativo es de 2.925 m<sup>2</sup>.

#### 4.3.2. JUSTIFICACIÓN DE SU USO

En la actualidad, tanto las rampas como los pantalanes son utilizadas por embarcaciones dedicadas a diferentes actividades, por lo que el uso mixto es el que mejor se adapta a la convivencia que se produce entre las diversas actividades presentes en el puerto de A Pobra do Caramiñal. Por otra parte, el carácter mixto del embarcadero se debe a la variación estacional de su uso; sirviendo tanto a embarcaciones pesqueras como de recreo en los meses estivales facilitando, de esta manera, el acceso al mar de todo tipo de embarcaciones menores

Si bien se asigna un uso característico a los pantalanes, Portos de Galicia podrá autorizar otros usos compatibles en base a la operatividad funcional del puerto, bien para dar respuesta a posibles demandas puntuales, bien para adaptarse a la evolución de la demanda de atraques. A este respecto y debido a que la actividad comercial de transporte de pasajeros es de carácter estacional y no presenta en el puerto de A Pobra entidad suficiente para definir un área específica para dicho uso, se engloba esta actividad dentro de esta área.

### 4.4. ÁREA DE USO COMERCIAL

#### 4.4.1. EXTENSIÓN DEL ÁREA

Se asigna el uso comercial a todo el muelle situado en el dique de abrigo, así como la totalidad de la explanada contigua a dicho muelle, hasta el punto de control de acceso. La superficie total asignada es de 16.325 m<sup>2</sup>.

#### 4.4.2. JUSTIFICACIÓN DE SU USO

La zona dedicada a uso comercial portuario es una zona que actualmente se utiliza por embarcaciones dedicadas al transporte comercial por lo que en lo sucesivo seguirá manteniendo su uso. Se deberá establecer, además, un cierre en el muelle y un control de acceso a la zona. A pesar de que se contempló el traslado del Puesto de Inspección Fronterizo (PIF) a esa zona en cumplimiento del código PBIP, pero finalmente se decide realizar una modificación del cierre de la terminal comercial para integrar el PIF y de esta forma evitar su traslado.



En el muelle también se sitúa actualmente una cafetería para uso de los estibadores, regulada por una concesión administrativa de ocupación de terrenos de dominio público portuario con destino a explotación de cafetería-bar.

#### 4.5. ÁREA DE ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS

##### 4.5.1. EXTENSIÓN DEL ÁREA

Se reserva dos zonas diferenciadas y separadas para el uso complementario: una en el extremo norte, en el cantil del muelle y la explanada anexa y otra en la zona más alejada del muelle con zona de reparación de embarcaciones, suministro de combustible, oficinas, almacenes de asociaciones, naves y almacenes. En esta zona se reserva un espacio para la situación actual del Puesto de Inspección Fronterizo. En el extremo sur del puerto, se reserva otro espacio para uso complementario donde se encuentra un aparcamiento, limitando con el Paseo Areal, y el mercado municipal en las proximidades de la dársena que alberga las instalaciones náuticas deportivas.

Estas áreas se sitúan en colindancia con las distintas áreas funcionales conforme a su naturaleza de zonas de actividades de servicio complementario a las actividades portuarias principales. Así, los usos del extremo norte tienen que ver con el sector pesquero, mientras que los situados al sur, complementan el ámbito deportivo (aparcamiento) y dan un servicio al mercado de la villa. La superficie total destinada al área de actividades complementarias portuarias es de 42.489 m<sup>2</sup>.

##### 4.5.2. JUSTIFICACIÓN DE SU USO

Se trata de zonas que, en la actualidad, poseen usos y servicios portuarios diversos, complementarios de las actividades desarrolladas en el puerto y que por su ubicación se consideran ideales para el establecimiento de actividades que complementen los servicios que se prestan a los usuarios del puerto. Se considera fundamental para el correcto desarrollo de las actividades portuarias el mantenimiento, conservación y mejora de estas infraestructuras que son básicas, ya que facilitan la agilidad y comodidad de todas las operaciones que se desarrollan en el Puerto de A Pobra do Caramiñal.

#### 4.6. ÁREA DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEL PUERTO

##### 4.6.1. EXTENSIÓN DEL ÁREA

Se asigna este uso a las infraestructuras de abrigo y viales principales de acceso y comunicación del puerto que estructuran la movilidad asociada al mismo. Este área de se desarrolla en toda la longitud del puerto, desde el extremo norte hasta el final del puerto uniendo entre si todas las demás áreas.

La superficie total destinada al área de infraestructuras básicas es de 17.026 m<sup>2</sup>.

##### 4.6.2. JUSTIFICACIÓN DE SU USO



Los diques que conforman las infraestructuras de abrigo y protección del puerto constituyen elementos imprescindibles para el correcto desarrollo de las actividades portuarias en los diferentes muelles y pantalanes sin que éstos se vean afectados por los oleajes y corrientes

En relación a la infraestructura viaria, ésta es la que cose, articula y posibilita los distintos usos portuarios. El área de infraestructuras básicas permite articular y conectar las distintas áreas portuarias entre sí, y con el resto de su área de influencia. Se considera fundamental para el correcto desarrollo de las actividades portuarias el mantenimiento, conservación y mejora de estas infraestructuras, ya que facilitan la agilidad y comodidad de todas las operaciones que se desarrollan en el puerto.

#### 4.7. ÁREA DE INTERACCIÓN PUERTO-VILLA

##### 4.7.1. EXTENSIÓN DEL ÁREA

Se le asigna este uso a la zona en la que se encuentra un parque concesionado, un grupo escolar, un Centro de Atención a la Discapacidad y un Centro Socio-comunitario, situados todos ellos en una franja paralela al puerto, en el extremo sur. Como se indica en el punto 6-de la propuesta de delimitación de la zona de servicio, la superficie total destinada al área de interacción puerto-villa es de 12.959 m<sup>2</sup>. En lo que respecta a la parcela situada al norte de ésta y que alberga una plaza, un parque con juegos infantiles y tres pistas de tenis. Tiene un uso totalmente consolidado como espacio público y permite el desarrollo normal de las actividades portuarias, por lo que se justifica su declaración de innecesidad por parte del puerto.

##### 4.7.2. JUSTIFICACIÓN DE SU USO

Esta superficie es un espacio de oportunidad para resolver la transición entre el puerto y sus accesos y el núcleo en sí mismo, reconvirtiéndose en una zona de convivencia lúdica y recreativa de los ciudadanos y de los usuarios del puerto pero compatible con la actividad portuaria.

#### 4.8. TABLA RESUMEN DE ASIGNACIÓN DE ÁREAS

A continuación se presenta una tabla resumen de la asignación de áreas prevista por el presente documento, indicando las superficies asignadas a los distintos usos:

Uso	Superficie
Pesquero	10.229
Náutico-deportivo	9.260
Mixto pesquero- Náutico deportivo	2.925
Comercial portuario	16.325
Complementario	42.489
Interacción Puerto-Villa	12.959
<b>TOTAL</b>	<b>94.187</b>

Tabla 7. Resumen de superficies destinadas a los distintos usos en el puerto de A Pobra do Caramiñal



En el plano 4 se reflejan de modo gráfico las superficies descritas.

#### 4.9. CONDICIONES ESPECIALES DE USO

La ordenación funcional de la zona de servicio debe garantizar la flexibilidad necesaria para optimizar el desarrollo y la gestión de las distintas actividades portuarias, tanto usuales como eventuales.

En este sentido, si bien se delimitan áreas funcionales a las que se les asigna un uso concreto, se establecen las siguientes condiciones especiales:

- Las instalaciones de suministro de combustible a embarcaciones podrán situarse en cualquiera de las zonas funcionales del puerto y abastecer a la flota asociada a cualquier actividad portuaria.  
Su localización se justificará en base a su adecuación funcional para dar servicio al mayor número de embarcaciones.
- Si bien se asigna un uso característico a los pantalanes, Portos de Galicia podrá autorizar otros usos compatibles en base a la operatividad funcional del puerto, bien para dar respuesta a posibles demandas puntuales, bien para adaptarse a la evolución de la demanda de atraques.
- Las embarcaciones oficiales, en coherencia con la naturaleza de su actividad, podrán atracar en cualquier zona del puerto independientemente del uso que tengan asignado.
- Del mismo modo, las oficinas e instalaciones de organismos oficiales podrán situarse en cualquier zona funcional del puerto. Actualmente existe un Puesto de Inspección Fronterizo situado en el extremo norte de la zona de uso complementario aunque se prevé su traspaso al dique de la zona comercial. También existe una oficina y una nave de Portos de Galicia en la misma zona complementaria (ver situación en anexos, plano nº 2).





## 5. LOCALIZACIÓN DE LAS ZONAS DE PROTECCIÓN.

En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto a nivel patrimonial como a nivel de medio ambiente. Tal y como se puede comprobar en el análisis detallado posterior, el Puerto de A Pobra do Caramiñal no se encuentra incluido en ninguna de ellas.

A continuación se describen los parámetros analizados para dicho estudio:

### 5.1. RED NATURA

Natura 2000 es la red de espacios naturales protegidos a escala de la Unión Europea creada en virtud de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva hábitat), con objeto de salvaguardar los espacios naturales más importantes de Europa. Esta norma comunitaria obligaba a todos los Estados Miembros de la Unión Europea a entregar una Lista Nacional de lugares (pLIC), la cual, en sucesivas fases, se transformaría en Lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LIC) y después en Zonas de Especial Conservación (ZEC). La Red Natura 2000 está compuesta por los lugares de importancia comunitaria (en adelante, LIC), hasta su transformación en zonas especiales de conservación (en adelante, ZEC), por dichas ZEC y por las zonas de especial protección para las aves (en adelante, ZEPA), declaradas según las disposiciones de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.

Junto con la aprobación en diciembre de 2004 de la lista de LIC de la región biogeográfica atlántica y en julio de 2006 de la lista de LIC de la región biogeográfica mediterránea, la Comisión Europea aprobó los 59 LIC que fueron propuestos por la Comunidad Autónoma de Galicia. Estas listas han sufrido sucesivas actualizaciones. A este respecto, el régimen actualmente vigente está constituido por las decisiones de ejecución de la Comisión 2013/740/UE y 2013/739/UE, de 7 de noviembre de 2013, por las que se adopta la séptima lista actualizada de lugares de importancia comunitaria de las regiones biogeográficas atlántica y mediterránea, respectivamente.

En marzo de 2014, mediante el Decreto 37/2014, la Xunta de Galicia procede a la declaración como ZEC los LIC presentes en Galicia y aprueba el Plan Director de la Red Natura 2000 como instrumento de planificación y gestión para los espacios naturales que se incluyen en su ámbito de aplicación.

Esta red tendrá que garantizar el mantenimiento en un estado de conservación favorable los hábitats y las especies de su área de distribución natural dentro del territorio de la Unión Europea. Los espacios que compongan esta red tendrán que incluir una representación suficiente de los hábitat del Anexo I o de las especies del Anexo II de la antedicha Directiva, de modo que garantice su conservación dentro de la Red Natura 2000 y se pueda garantizar el objetivo por el que se creó esta red de espacios.

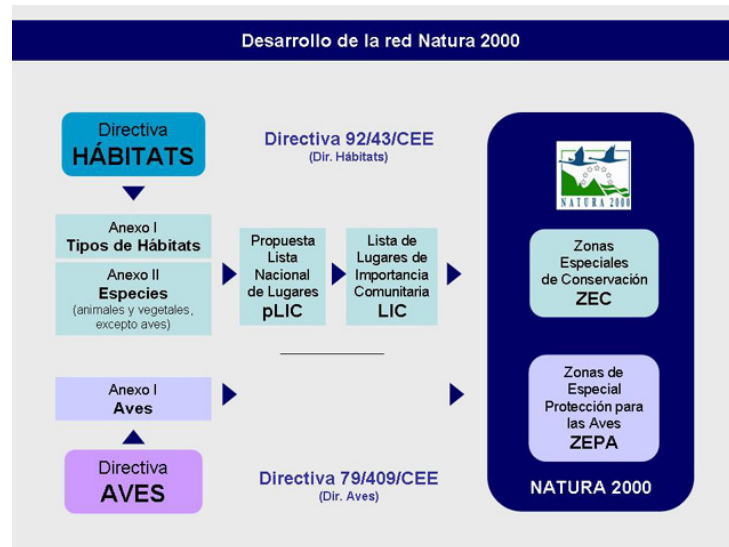


Imagen 4. Desarrollo de la Red Natura 2000

#### 5.1.1. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN PARA LAS AVES (ZEPA)

La designación de zonas de especial protección para las aves (ZEPA) se enmarca bajo las disposiciones del artículo 4 de la Directiva 79/409/CEE, por las que los Estados miembros clasificarán como ZEPA los territorios más adecuados en número y superficie para la conservación de las especies mencionadas en el Anexo I, adoptando medidas semejantes respecto a las especies migratorias de llegada regular no contempladas en el Anexo I, teniendo en cuenta sus áreas de reproducción, de muda y de hibernación y las zonas de descanso en sus áreas de migración.

En las ZEPA se deberán adoptar las medidas adecuadas para evitar el deterioro de los hábitats, así como las alteraciones que repercutan en las especies. La red de Galicia está constituida por 16 ZEPA, de las cuales 14 fueron declaradas mediante comunicaciones a la Administración general del Estado y acuerdos de Gobierno del Consello de la Xunta de Galicia y figuran en el anexo I del Decreto 72/2004, de 2 de abril, mientras que las otras dos fueron declaradas por medio del Decreto 131/2008, de 19 de junio, y del Decreto 411/2009, de 12 de noviembre.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el área portuaria de A Pobra do Caramiñal no se encuentra dentro de ninguna zona ZEPA, según el mapa siguiente de catalogación de lugares ZEPA.

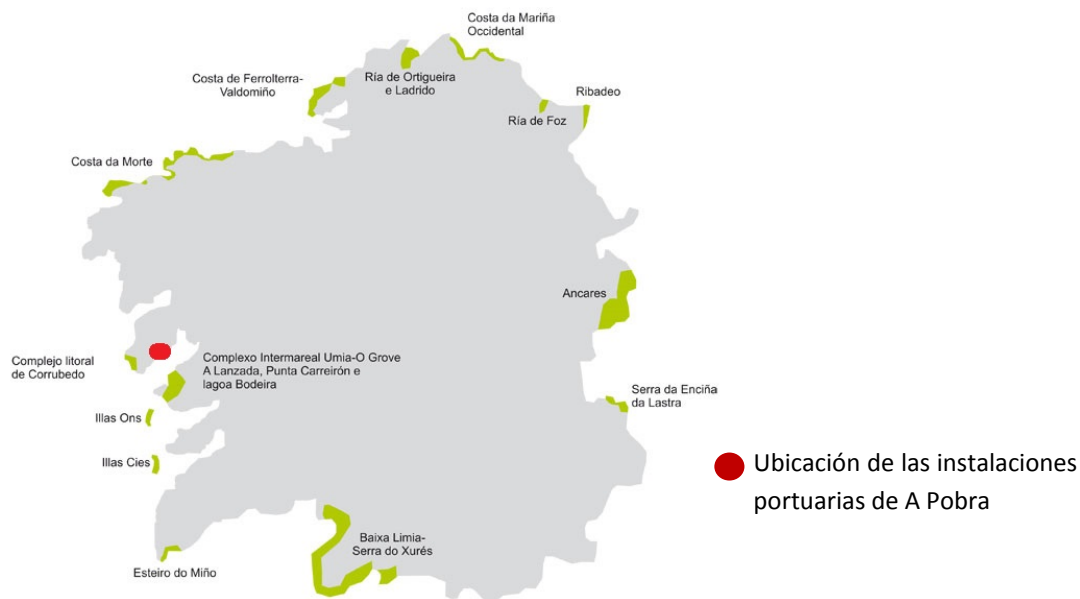


Imagen 5. Ubicación de los lugares ZEPA en Galicia

### 5.1.2. ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN (ZEC)

La lista atlántica de Lugares de Importancia Comunitaria fue aprobada oficialmente por Decisión de la Comisión Europea con fecha de 7 de Diciembre de 2004.

Una vez culminada la declaración de LIC (fase de medidas preventivas de protección), cada Estado debería designar las ZEC (fase de aplicación de medidas de gestión y conservación para hábitat y especies). El Decreto 37/2014, de 27 de marzo, declara como ZEC los LIC relacionados en su anexo I, en el que se concretan los hábitats y especies que motivan su declaración.

La propuesta gallega de ZEC, está constituida por 59 espacios.

Consultadas todas las fuentes de información, se concluye que el área portuaria de A Pobra do Caramiñal, objeto del presente documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro del grupo de zonas especiales de conservación (ZEC).

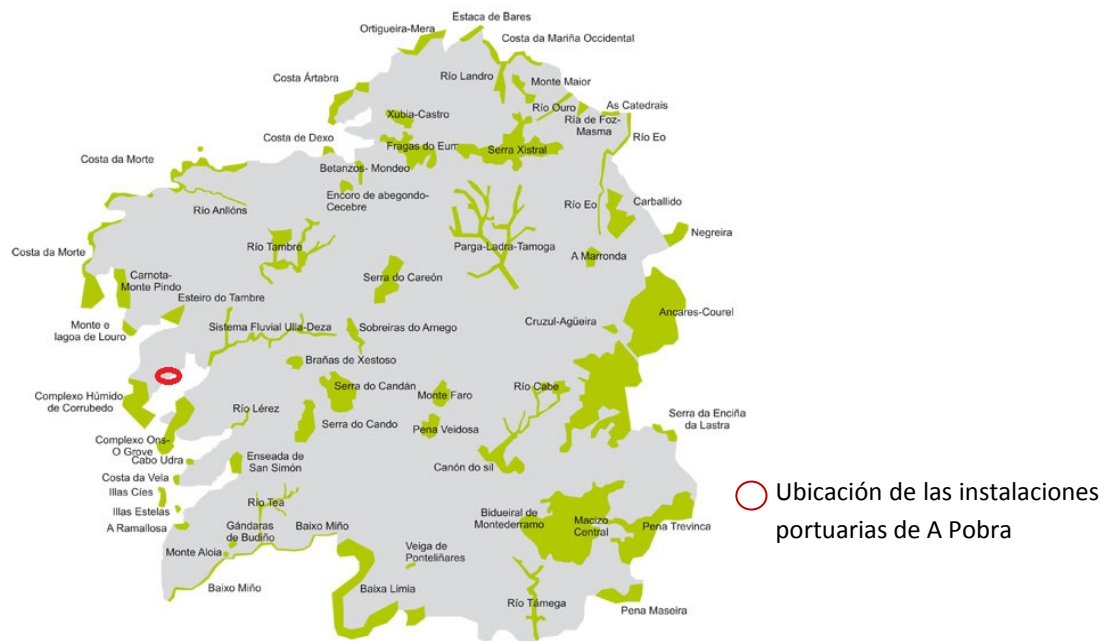


Imagen 6. Ubicación de las zonas ZEC en Galicia

### 5.1.3. ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS.

La Lista Ramsar integra las zonas húmedas más importantes del mundo desde el punto de vista de su interés ecológico y para la conservación de la biodiversidad.

De acuerdo con lo establecido por el artículo 14 de la Ley 9/2001 de 21 de agosto de Conservación de la Naturaleza, se entenderá por humedal protegido la extensión de marismas, pantanos, turberas o superficies cubiertas de agua, sean estas de régimen natural o artificial, permanentes o temporales, estancadas o corrientes, dulces o saladas, incluidas las extensiones de agua marina en las que la profundidad en marea baja no exceda de seis metros, que a la vez cumplan una función de importancia internacional, nacional o autonómica en la conservación de los recursos naturales y que sean declaradas como tales.

El Decreto 127/2008, de 5 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico de los humedales protegidos y se crea el Inventario de humedales de Galicia (DOG núm.122, de 25 de junio). Dichos espacios son:

- Complejo Intermareal Umia-Grove, A Lanzada, Punta Carreirón y Laguna Bodeira
- Ría de Ortigueira y Ladrado
- Complejo de las playas, duna y laguna de Corrubedo
- Laguna y arenal de Valdoviño
- Ría de Ribadeo

Ninguno de estos se encuentra dentro del área portuaria de A Pobra do Caramiñal.

### 5.1.4. ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE LOS VALORES NATURALES (ZEPVN)



Son los espacios en los que, por sus valores o interés natural, cultural, científico, educativo o paisajístico, sea necesario asegurar su conservación y no tengan otra protección específica. En estas áreas se podrán seguir llevando a cabo de manera ordenada los usos y las actividades tradicionales que no vulneren los valores protegidos.

La Resolución del 30 de abril de 2004, de la Dirección Xeral de Conservación da Natureza (Diario Oficial de Galicia número 95, do 19 de mayo) dispone la publicación, en el Diario Oficial de Galicia, la cartografía donde se recogen los límites de los 73 espacios naturales declarados Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril.

El puerto de A Pobra do Caramiñal no se encuentra incluido en ninguna Zona de Especial Protección de los Valores Naturales.

## 5.2. FIGURA DE PROTECCIÓN DE PATRIMONIO

Dentro de la zona de servicio se localizan dos bienes incluidos en el catálogo de bienes patrimoniales de PXOM, y otro que se localiza en el límite de la zona de servicio. Estos bienes son los siguientes:

### Limítrofes a la zona de servicio:

- Ficha nº43: Cruceiro de San Lázaro.- Protección Integral

### Dentro del puerto:

- Ficha nº64: Peirao do Centenario.- Protección Estructural
- Ficha nº 93: Alameda. Xardins de Valle Inclán.- Protección Ambiental.

Este último se corresponde con la concesión administrativa (12-50-49-C-1) otorgada al Ayuntamiento de la Puebla do Caramiñal en el año 1949.

Dado que en las fichas indicadas no se refleja el ámbito de protección para identificar el contorno de protección se estará a lo dispuesto en la normativa del Plan General de Ordenación Municipal y la normativa vigente de aplicación.

Además en el límite sur del puerto, fuera de la zona de servicio del mismo, próximo al mercado y al área de interacción puerto-villa, en la calle Castelao, se encuentra la Torre de Bermúdez, monumento declarado Bien de Interés Cultural (BIC). De acuerdo con el catálogo del Plan General de Ordenación Municipal del ayuntamiento de A Pobra do Caramiñal la Torre de Bermúdez se encuentra catalogada en la ficha número 30 con un grado de protección integral.

La normativa del propio Plan describe el ámbito de protección de los bienes catalogados como zona de protección integral, como la zona "definida por los terrenos comprendidos dentro del límite del perímetro más extremo del bien que se protege".

De acuerdo con el grado de protección descrito previamente, la zona de servicio del puerto no está afectada por las figuras de protección de la Torre Bermúdez, pero si debe tenerse en cuenta las posibles limitaciones de su contorno de protección.



Por último , a lo largo de la fachada marítima del núcleo urbano de la Puebla do Caramiñal se localizan una serie de bienes catalogados, que, si bien están fuera de la zona de servicio del puerto, su contorno de protección se podría solapar puntualmente con la zona de servicio del puerto, estos bienes son los siguientes:

Ficha nº 42: Cruceiro do Adro do Deán II: Protección Integral

Ficha nº 44: Cruceiro de Casto Dios.- Protección integral.

Ficha nº54: Casa Torre do Deán do Santiago: Protección Ambiental

Ficha nº 66: Rectoral de Santiago do Deán.- Protección Ambiental

Ficha nº 68: Casa con elementos tardogóticos: Protección Ambiental

Ficha nº77: Villa: Protección Ambiental.

Dado que en las fichas indicadas no se refleja el ámbito de protección para identificar el contorno de protección se estará a lo dispuesto en la normativa del PGOM y la normativa vigente de aplicación.

### 5.3. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLANEAMIENTO MUNICIPAL

El planeamiento vigente en el ayuntamiento de A Pobra do Caramiñal es el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) aprobado en 2008.

Desde un punto de vista legal, el artículo 38 de la Ley 6/2017, del 12 de diciembre, de puertos de Galicia establece que los Planes Generales de Ordenación Urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos como sistema general portuario, y esos planes no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria. Este sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente formulado por Portos de Galicia en virtud del artículo 39.1 de la Ley 6/2017 de puertos de Galicia. Asimismo, de acuerdo con el punto 11 del mencionado artículo 39, este plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.

Una vez analizada la información gráfica del PGOM de A Pobra do Caramiñal, se observa que la calificación de sistema general portuario (SG. PT.) no abarca la totalidad de la superficie terrestre de la zona de servicio del puerto. Dentro de la zona de servicio, existen áreas calificadas como suelo urbano consolidado, como sistema general equipamiento público (SG. EQ.) y como sistema general zona verde y espacios libres (SG. ZV.).

A la vista de lo expuesto en el párrafo anterior, dicha calificación contradice lo dispuesto en el artículo 38 de la Ley 6/2017 de puertos de Galicia por lo que el PGOM de A Pobra do Caramiñal deberá ser modificado por el Ayuntamiento para que, en todos los planos de ordenación en los que se represente la zona de servicio terrestre del puerto exista una única denominación,



sombreado o trama que califique la totalidad de la zona de servicio como sistema general portuario.



Imagen 7. Imagen del PGOM de A Pobra do Caramiñal

#### 5.4. FIGURAS CONTEMPLADAS EN EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

En la Normativa del Plan de Ordenación do Litoral, título IV, Normas Generales, Capítulo I, Usos, Sección 1, Regulación de usos con carácter general, Artículo 46, Usos y Actividades, se regulan los usos y actividades admisibles en los suelos no sometidos a procesos de urbanización. En el apartado 3.d de dicho artículo se indica que los usos y actividades admisibles en el dominio público portuario serán los previstos en su legislación estatal reguladora.



Imagen 8. Plano Modelo Territorial de A Pobra do Caramiñal.  
Fuente: Plan de ordenación do Litoral de Galicia/ Xunta de Galicia





La zona de servicio del puerto de A Pobra do Caramiñal se encuentra incluida dentro del elemento "Núcleo de Identidad del Litoral: A Pobra do Caramiñal". Según el artículo 69 del Plan de Ordenación do Litoral, el núcleo de identidad del litoral "será objeto del planeamiento urbanístico su delimitación. (...) El planeamiento general establecerá la figura por la cual se concretará su desarrollo, conforme a los principios generales establecidos en este plan...".

Así, con independencia de la inclusión de la zona de servicio del puerto de A Pobra do Caramiñal en las áreas de protección recogidas en el Plan de Ordenación do Litoral, sus usos y actividades admisibles se regirán por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de Septiembre y por el planeamiento urbanístico vigente.

#### **5.5. FIGURAS CONTEMPLADAS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (DOT)**

En las Directrices de Ordenación del Territorio de Galicia se incluyen un elemento situado en el entorno de la zona de servicio del área portuaria, la Torre-Fortaleza de Xunqueiras que se recoge como ámbito de interés del patrimonio cultural y al que hay que añadir la Torre de Bermúdez declarada Bien de Interés Cultural.



## 6. PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.

La zona de servicio actual es la transferida a la Comunidad Autónoma de Galicia por Real Decreto 3214/1982.

### 6.1. ZONA DE SERVICIO TERRESTRE

La delimitación de la zona de servicio que se propone en el presente documento comprende el conjunto de las áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el apartado de clasificación de los usos previstos. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

Se incluye dentro de la zona de servicios aquellos espacios terrestres recogidos en el Acta de Transferencia de 1982 y en la transferencia posterior incluida en el real decreto 3214/1982 y el deslinde del dominio público marítimo terrestre aprobado por la O.M. de 14/03/1967. Además, se propone la reversión al dominio público marítimo terrestre titularidad del Estado de la parcela de la zona de servicio del puerto de 18.215 m<sup>2</sup> dedicada a usos urbanos, de acuerdo con la argumentación que se desarrolla en el apartado 6.3.

La zona de servicio terrestre del puerto tiene una superficie cercana a los 105.517 m<sup>2</sup>. Puede apreciarse en el plano nº3 del presente documento.

### 6.2. ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

De acuerdo con la disposición transitoria 4ª de la Ley 6/2017, de puertos de Galicia, “En tanto no se proceda a la delimitación prevista en la presente ley, se considera zona de servicio de los puertos el conjunto de espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de esta ley y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos de cobro de tarifas. A tales efectos, Portos de Galicia publicará a través de su página web tales delimitaciones para conocimiento general”.

Según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 6/2017 de puertos de Galicia, tendrán la consideración de puertos o instalaciones portuarias de competencia da Comunidad Autónoma de Galicia los que figuran en el anexo de la ley, entre los que se encuentra A Pobra do Caramiñal.

Así pues, el artículo 15.7 de la (derogada por el RDL 2/2011) Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece que la Zona de las aguas portuarias incluidas en la Zona de Servicio, como Zona I, abarca los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y reviro donde no existan estos.

No se incluye la Zona II de aguas del puerto, por tratarse de una cuestión a convenir con la Administración Central y sin ninguna repercusión pues no se prevé el asignar usos diferenciados en ella.



En el puerto de A Pobra do Caramiñal se mantiene la actual delimitación de la zona de servicio de aguas, con una superficie de 304.514 m<sup>2</sup>.

La zona de servicio del puerto se refleja en el plano nº3.

### 6.3. PROPUESTAS DE INCORPORACIÓN Y REVERSIÓN

Tal como se ha indicado, la delimitación de la zona de servicio terrestre se realiza en la presente DEUP incluyendo en ella todos aquellos terrenos a los que, tras el análisis de aptitudes, funciones y demandas externas, se ha asignado un uso de los que legalmente pueden mantenerse en el interior de la zona de servicio.

Con fecha 27 de julio de 1977 el Consejo de Ministros otorgó al Ayuntamiento de A Pobra do Caramiñal una superficie de 25.930 m<sup>2</sup> de terrenos de Dominio Público, para la ejecución de un paseo marítimo, viales y jardines. Desde el momento inicial, dicha superficie ha sido concebida para dichos usos urbanos por lo que los usos desarrollados en esa área no muestran vinculación alguna con la actividad portuaria, a excepción de la carretera que bordea dicha parcela que permite comunicar el puerto comercial y pesquero con el puerto deportivo.

En términos legales, el puerto de A Pobra do Caramiñal es competencia de la Comunidad Autónoma de Galicia según lo establecido en el Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, sobre traspaso de funciones y servicios en materia de puertos. Está adscrito a Portos de Galicia para su gestión de acuerdo con el artículo 17 de la derogada Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Portos de Galicia y está incluida en el anexo de la Ley 6/2017.

El anexo del referido Real Decreto 3214/1982, de 24 de julio, dispone que los bienes de dominio público marítimo adscritos a la comunidad autónoma que, por su resolución, dejen de ser necesarios para el cumplimiento de sus fines específicamente portuarios revertirán al estado, que les dará el destino que, en su caso, resulte procedente.

Estas determinaciones fueron trasladadas al artículo 17.3 de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Portos de Galicia, y recientemente al artículo 23.3 de la Ley 6/2017 de puertos de Galicia, que estipula que cuando los bienes y derechos de dominio público portuario que tuviera adscritos dejaran de ser necesarios para el cumplimiento de los fines propios de la entidad, aquellos serán objeto de desadscripción en la forma prevista en las leyes sectoriales. Asimismo, el artículo 31.4 del Reglamento de desarrollo de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre, añade que la declaración de innecesidad de dichos bienes se efectuará por el Consejo de Administración.

Por todo lo expuesto anteriormente, se propone que se declare innecesaria para los fines portuarios específicos la parcela de 18.214,72 m<sup>2</sup> en la zona de servicio del puerto de A Pobra do Caramiñal, representada en el plano número 6 del presente documento.

Como resultado de la declaración de innecesidad de dicha parcela, se propone el inicio de los trámites de reversión de los citados terrenos al dominio público marítimo terrestre titularidad del Estado, conforme a los artículos 50 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas modificada



por la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de protección y usos sostenible del litoral y de modificación de la Ley de costas y 107 del Reglamento general para su desarrollo y ejecución.

Finalmente, la metodología también prevé la posibilidad de incorporar a la zona de servicio terrenos externos cuyo interés para el desarrollo actual o futuro de las instalaciones portuarias lo hiciera recomendable. En el análisis de las previsiones de desarrollo y de las necesidades derivadas del mismo, se ha concluido que es innecesario, en un amplio plazo temporal, ampliar la zona de servicio terrestre a nuevas áreas, valorando como suficientes los recursos terrestres de los que dispone el puerto en la actualidad.



## 7. EFECTOS DEL DOCUMENTO DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS Y SUS MODIFICACIONES.

### 7.1. ALCANCE Y EFECTOS

- 1.- Los dos contenidos básicos del Documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante, DEUP) son la delimitación de la zona de servicios y la previsión de usos para sus distintas áreas.  
La asignación de los usos previstos tiene un carácter puramente instrumental en el documento, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la zona de servicio.  
Las modificaciones que Portos de Galicia pudiera efectuar en la utilización de la zona de servicio exigirán necesariamente la redacción de una modificación del documento de DEUP, sean sustanciales o no sustanciales.
- 2.- La utilización de las diferentes áreas del puerto se efectuará de acuerdo con los usos básicos establecidos para las mismas.  
No obstante Portos de Galicia podrá efectuar en dichas áreas otros usos o actividades no previstos en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o desmontable o se requieran para satisfacer necesidades de mayor interés público.
- 3.- La asignación, por Portos de Galicia, de usos diferentes a los establecidos por el documento de DEUP en las diversas áreas de la zona de servicios, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación si se produce una alteración significativa, es decir, aquella que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15% de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a los usos no portuarios. Éstas en todo caso tendrán el carácter de alteraciones significativas.
- 4.- La distribución de actividades en cada área se ha efectuado en forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar el documento de DEUP, siempre que no se varíen los usos básicos del área.
- 5.- La disposición de los pantalanés flotantes reflejada en los planos del presente documento podrá variar en función de la demanda de uso.
- 6.- La disposición de las infraestructuras básicas portuarias podrá variar en función de la demanda de uso, así como la superficie destinada a dichas instalaciones.
- 7.- En el presente documento se podrán establecer zonas de reserva orientativas, de forma que se establezcan áreas definidas dentro de la zona de servicio en las que ejecutar nuevas infraestructuras portuarias.



## 7.2. VIGENCIA Y MODIFICACIONES

- 1.- Las determinaciones del presente documento tendrán vigencia hasta que sean modificadas o anuladas.
- 2.- Portos de Galicia podrá iniciar el procedimiento de modificación cuando lo considere conveniente para el interés general. En particular se estimará conveniente cuando las condiciones de explotación del puerto lo requieran, por aparición de nuevas demandas, variación fundamental de las existentes o modificación de las superficies de un uso básico en más del 15% de la superficie destinada al mismo.  
Las modificaciones sustanciales del documento de DEUP de utilización se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación del documento.
- 3.- Se consideran modificaciones puntuales del documento de DEUP las que no supongan alteración sustancial al esquema de usos, por no incluir variaciones en más del 15% de la superficie destinada a un uso básico.

Las modificaciones puntuales se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación del presente documento, si bien reducirán su contenido a justificar la modificación concreta que planteen a la delimitación y usos afectados. Al igual que el presente documento, deberán someterse nuevamente a información pública y a informe de las administraciones urbanísticas.

Las modificaciones puntuales se incorporarán a la documentación del presente documento de DEUP como un anexo.

- 4.- El desarrollo de los proyectos de obras portuarias contempladas básicamente en este documento de DEUP, se consideran sujetas a las disposiciones anteriores y por tanto sus modificaciones sólo se consideran sustanciales cuando afecten a algún uso básico en más del 15% o cuando se incluya alguna nueva infraestructura que, aun cumpliendo el porcentaje anterior, implique una modificación de la delimitación de la zona de servicio en su linde con los particulares.

## 7.3. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

- 1ª.- En virtud de lo establecido en el artículo 41.2 de la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia, el documento de Delimitación de los espacios y usos portuarios tiene carácter supletorio del Plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto por lo que a la legitimación de obras en la zona portuaria se refiere.

Mientras no entre en vigor el correspondiente Plan Especial del puerto se aplicarán con carácter transitorio las disposiciones recogidas en la disposición transitoria sexta de la Ley 6/2017, a saber:

*En tanto no se proceda a la aprobación de los planes especiales de ordenación portuaria, las obras promovidas por particulares que estén sujetas a control preventivo municipal, así como las obras de las administraciones públicas portuarias, se ajustarán,*



*en lo que respecta a parámetros urbanísticos, a las siguientes normas de aplicación directa, las cuales tendrán carácter subsidiario del plan especial de ordenación urbanística del puerto y no vinculan ni limitan la definición de la estructura general y usos pormenorizados en el ámbito portuario que corresponden al plan especial:*

*a) Usos permitidos: los indicados en esta ley.*

*b) Normas de edificación:*

*1.ª Alturas: la altura máxima de coronación de las edificaciones será de 12 metros, exceptuándose de esta delimitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como silos, grúas, depósitos, frío, torres de alumbrado y balizamiento.*

*2.ª Superficie edificable: máximo de 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> de edificación.*

*3.ª Normas estéticas: las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno por diseño, color o remates, debiéndose cumplir la normativa de patrimonio dictada por la dirección general de la Administración autonómica competente en materia de patrimonio en la zona donde sea de aplicación.*

2ª.- Los terrenos sujetos a reversión en el presente DEUP se incluyen de forma transitoria en la zona correspondiente al uso no portuario vinculado a la interacción puerto-villa interacción puerto ciudad, siendo de aplicación hasta la formalización de dicho procedimiento, el régimen previsto para dicho uso en el presente documento.

Santiago de Compostela, julio de 2018

La Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos  
Jefa del Área de Explotación y Planificación

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Jefe del Departamento de Planificación Portuaria

Fdo. Andrés Cervantes Refojos