

---

**DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS  
PORTUARIOS DEL PUERTO DE BURELA (LUGO)**

---

**ENERO DE 2019**



## DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE BURELA CONCELLO DE BURELA PROVINCIA DE LUGO

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

Santiago de Compostela, enero de 2019

Jefe de Departamento  
de Planificación Portuaria

Jefa de Área de Explotación  
y Planificación Portuaria

Fdo. Andrés Cervantes Refojos

Fdo. Ana Isabel Calzadilla Bouzón



## **INDICE GENERAL:**

### **MEMORIA:**

- 1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA
- 2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO
- 3.- DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN
- 4.- COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN
- 5.- EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS
- 6.- DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS
- 7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA
- 8.- EFECTOS DE LA DELIMITACIÓN Y SUS MODIFICACIONES

### **ANEXOS:**

- ANEXO Nº1: REPORTAJE FOTOGRÁFICO
- ANEXO Nº2: DESLINDE DPMT
- ANEXO Nº3: ACTAS DE TRANSFERENCIA Y ADSCRIPCION
- ANEXO Nº 4: FLOTA DEL PUERTO
- ANEXO Nº 5: CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

### **PLANOS:**

- 01.- SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO
- 02.- ESTADO ACTUAL
- 03.- DELIMITACIÓN ZONA DE SERVICIO
- 04.- SUPERFICIES ZONA DE SERVICIO
- 05.- DELIMITACIÓN USOS



# MEMORIA





## **ÍNDICE**

### **MEMORIA:**

- 1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA**
- 2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO**
- 3.- DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN**
- 4.- COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN**
- 5.- EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS**
- 6.- DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS**
- 7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA**
- 8.- EFECTOS DE LA DELIMITACIÓN Y SUS MODIFICACIONES**

## 1.- ANTECEDENTES Y METODOLOGÍA

### 1.1.- ANTECEDENTES

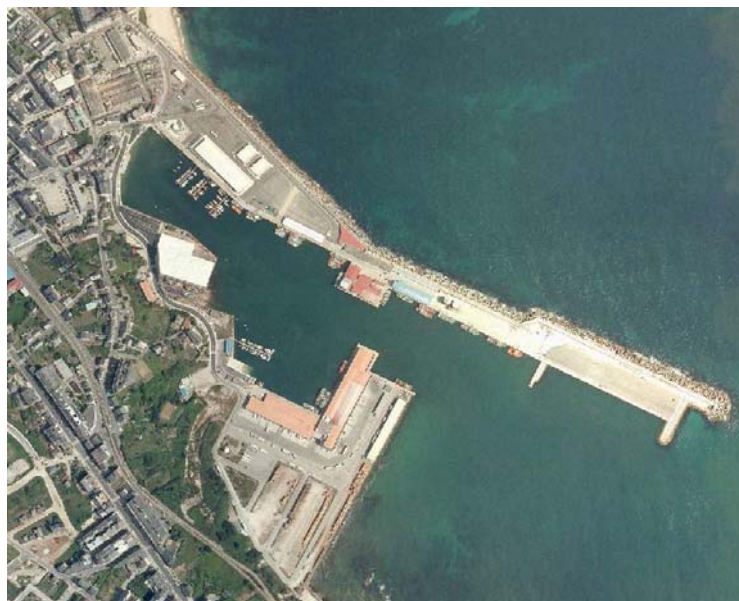
La costa gallega posee una extensión aproximada de 1.720 km, de los cuales unos 800 km son de acantilados y 300 km de playas; a lo largo de toda ella se distribuyen 128 puertos e instalaciones portuarias, de las cuales 122 puertos están gestionados por la entidad pública empresarial autonómica PORTOS DE GALICIA.

Dichos enclaves, originariamente ligados a actividades pesqueras y de transporte y descarga de mercancías, evolucionaron con el paso del tiempo hacia complejos industriales y mercantiles que ampliaron su campo de actividades y respondieron a la demanda de la comunidad concentrada 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 están volcados hacia el mar, siendo el puerto el nexo de unión entre ambos a lo largo del límite geográfico de la costa. El espacio portuario adquiere, por tanto, una función urbanística vertebradora del territorio.

### 1.2.- METODOLOGÍA

El presente documento tiene por objeto la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Burela, en la provincia de Lugo, en cumplimiento de las disposiciones establecidas en el 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), en la que se establece la necesidad de que los puertos dispongan de un documento de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios.

Para ello se define la previsión de usos en el ámbito, justificando la necesidad o conveniencia de los usos previstos con el objetivo último de ordenar la previsión de los usos de cara a fortalecerlos y generar una base sólida sobre la que se produzca un desarrollo y competitividad de las actividades que se desenvuelvan en el ámbito portuario.



Ortofoto del puerto de Burela



El entidad pública empresarial Portos de Galicia ha analizado las posibilidades de utilización de la zona de servicio del puerto de Burela, así como sus necesidades, con el fin de tratar de garantizar el uso racional y eficaz de sus instalaciones y superficies, evitar las interferencias innecesarias entre los distintos usos y sentar las bases para una planificación adecuada de las futuras actuaciones que pueda ser necesario acometer.

Para ello se define la zonificación funcional del ámbito, justificando la necesidad o conveniencia de los usos previstos con el objeto último de ordenar su previsión de cara a fortalecerlos y generar una base sólida sobre la que se produzca un desarrollo y competitividad de las actividades que se desenvuelvan en el ámbito portuario

Para el desarrollo de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios se propone una metodología de análisis de la evolución y del estado actual del Puerto de Burela, para ello se realizará un estudio del encuadre histórico, demografía y economía, accesibilidad y comunicaciones, infraestructuras portuarias, condicionantes medioambientales y legislación aplicable.

Atendiendo a los resultados del análisis de las variables citadas se identificarán las necesidades, y, en base a ello, se establecerá la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del puerto de Burela, basándose en criterios de distribución funcional y eficaz que favorezcan el uso racional del espacio portuario.

En el pasado reciente, Portos de Galicia tramitó otra propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios para el puerto de Burela, la redactada en diciembre de 2012. Este expediente fue sometido a información pública mediante la publicación del correspondiente anuncio en el *Diario Oficial de Galicia* (en adelante, DOG) del 13 de agosto de 2013 y, simultáneamente, fueron solicitados los informes oficiales previstos en el artículo 69 del Texto refundido para la primera fase del trámite.

No obstante, dicha propuesta fue descartada ya que determinadas cuestiones observadas en los informes oficiales y en diversas alegaciones presentadas que fueron atendidas y la ejecución del vial de acceso a las instalaciones portuarias supusieron modificaciones sustanciales en los planteamientos iniciales del documento.

Por lo tanto, con estas premisas, la presente propuesta se ha estructurado como sigue:

a) Situación actual del puerto

En este apartado se analiza la situación actual del puerto, en lo relativo a encuadre histórico, infraestructuras, etc.

b) Zona de protección medioambiental y de espacios y recursos naturales

En este apartado se incluye un análisis de la existencia o no de zonas de protección tanto a nivel patrimonial como medioambiental y de recursos pesqueros y marisqueros.

c) Normativa de aplicación

En este apartado se identifica la normativa de aplicación y se analizan los principales condicionantes.

d) Evolución de las actividades portuarias e identificación de necesidades



En este apartado se prevé la evolución que sufrirán las actividades portuarias y se identifican las necesidades.

e) Clasificación de usos

En este apartado se establece la clasificación de los usos que se adoptarán en el puerto.

f) Distribución y justificación de los usos previstos

En este apartado se justifican los usos previstos.

g) Propuesta de delimitación de la zona de servicio

En este apartado se propone una delimitación de la zona de servicio como resultado del análisis realizado en los apartados precedentes.

h) Efectos del documento y sus modificaciones.

En este apartado se establece el alcance, los efectos, condiciones de vigencia y procedimiento de realización del documento y sus modificaciones.

La clasificación de los usos y actividades portuarias se realizará de acuerdo con el contenido del Título V del Libro Primero del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM.

### 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.
- Ley 5/1994, de 29 de noviembre, de creación del ente público Portos de Galicia.
- Decreto 227/1995, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del ente público Portos de Galicia, dictado en aplicación y desarrollo de la Ley 5/1994, de 29 de noviembre.
- 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.
- 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.
- Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia.



## 2.- SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO

### 2.1.- SITUACIÓN

Burela es un municipio situado en la parte meridional de la comarca de A Mariña, en la provincia gallega de Lugo, en el noroeste de España. Limita al norte y al este con el mar Cantábrico, al sur con el Ayuntamiento de Foz y al oeste con el Ayuntamiento de Cervo.

Sus coordenadas geográficas son 43° 39' 33" de latitud norte y 7° 21' 28" de longitud oeste, que la sitúan en uno de los lugares más septentrionales de la península.

Su costa acoge playas, como las de A Marosa, Portelo o Penoural, esta última situada en colindancia con la infraestructura portuaria.

### 2.2.- ENCUADRE HISTÓRICO

Los primeros indicios de asentamiento en el territorio de Burela corresponden a un castro situado en la parte extrema del cabo. Esta población castreña ha dejado uno de los emblemas de la ciudad: un torques de oro de 23 quilates. La Torques de Burela es una de las piezas maestras de la orfebrería castreña y forma parte, como emblema, del escudo del ayuntamiento.

En las proximidades de este castro se encuentra una villa romana. Este pequeño asentamiento dará origen a una feligresía rural, erigida como parroquia de Santa María de la diócesis de San Martín de Mondoñedo.

Burela estuvo bajo jurisdicción de la iglesia hasta que en 1593 Felipe II incorpora a la Corona Real la jurisdicción del coto redondo de Santa María de Burela y concede una carta privilegio a favor del obispo de Mondoñedo.

Con la Constitución de las Cortes de Cádiz (1812) se terminan las antiguas jurisdicciones y señorías y surgen los nuevos ayuntamientos. En una lista de nuevos ayuntamientos publicados en 1835 aparecen los ayuntamientos de San Cibrao y el de Nois, perteneciendo la parroquia de Burela a este último.

A lo largo de la Edad Media y hasta el siglo XVIII la pesca de ballenas fue una de las actividades económicas más importantes en Burela.

En 1840 se produce una reforma de la división judicial y municipal de la provincia de Lugo que establece el ayuntamiento de Cervo, al que pasará a pertenecer la parroquia de Burela.

Ante la necesidad de mejores servicios sanitarios para la comarca, Burela es elegida para albergar el hospital comarcal de la costa, que se inaugura en 1986 y que convierte a la localidad en el eje sanitario de la zona.

El 15 de diciembre de 1994 la localidad de Burela se separa oficialmente de Cervo, constituyéndose en ayuntamiento.

### 2.3.- DEMOGRAFÍA Y ECONOMÍA

La población de Burela es de 9.552 habitantes según el INE del año 2016 y la extensión del municipio es de 7,8 km<sup>2</sup> por lo que la densidad poblacional es de 1.224,6 hab/km<sup>2</sup>. Esta población se divide en 4.723 hombres y 4.829 mujeres, con una edad media de 42,4 años.



El porcentaje de población extranjera es del 11,03%, dentro del cual se subdivide en un 15,27% de europeos, 51,8% de africanos, 22,68% de americanos y 10,25% de asiáticos, siempre según los datos recogidos por el INE de 2016.

Según los datos obtenidos del IGE del año 2016, la actividad económica del municipio de Burela está centrada en el sector servicios, ocupando este un 68,5 % de la actividad total, lo sigue el de la industria con un 12,5 %, el de agricultura y pesca con un 11,7 % y el de la construcción con un 7,3 %.

Su economía se basa principalmente en la pesca, destacando especialmente la pesca de merluza y bonito. Como consecuencia de esta actividad se ha desarrollado también una industria conservera de relevancia en el sector. Por otro lado cuenta también con industrias de cerámicas, astilleros y serrerías.

El puerto, dedicado tanto a actividades pesqueras como comerciales, es uno de los más importantes de la costa gallega, lo que ha contribuido al incremento de la población con un destacable acogimiento de mano de obra inmigrante que favorece el carácter multicultural de la localidad.

#### 2.4.- ACCESIBILIDAD Y COMUNICACIONES

En relación con el acceso exterior, la principal vía de comunicación de Burela es la N-642, conocida como carretera de A Mariña, que va desde San Cibrao a Foz, donde se conecta con la autovía del Cantábrico (A-8). Actualmente bordea la ciudad de Burela en dirección noroeste-sureste.

Además, la A-8 permite un acceso más cómodo a núcleos interiores de la provincia de Lugo tales como Mondoñedo o Vilalba, así como la conexión con la A-6, que proporciona la unión con grandes núcleos cercanos como Lugo o A Coruña.

En relación a la infraestructura ferroviaria, en el centro de la ciudad está situada la estación de ferrocarril, por la que pasa la línea de ferrocarril de vía estrecha que va desde Ferrol hasta Oviedo-Gijón, perteneciente a FEVE.

#### 2.5.- ANÁLISIS DE LAS INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

El puerto de Burela se encuentra situado en las coordenadas geográficas 43° 39' 26" de latitud norte y 07° 21' 09" de longitud oeste.

La zona de servicio tiene una superficie de 617.026 m<sup>2</sup>, con una superficie terrestre de 233.165 m<sup>2</sup>. Dentro del ámbito coexisten diversas actividades, siendo las actividades principales la pesquera y la comercial.

En el extremo norte de la zona de servicio, hacia el interior, se localizan varias edificaciones destinadas a actividades auxiliares de las portuarias, tales como almacenes y talleres. Por otro lado, hacia la costa, se encuentra el arenal de Penoural. Desde este punto parte el dique de abrigo en dirección SE, que está formado por dos alineaciones. La primera tiene una longitud de 516 m y la segunda, con un ángulo de 25° con respecto a la primera, mide 658 m.

La explanada adosada al dique tiene una superficie de más de 67.000 m<sup>2</sup>, con una longitud total de muelle de más de 1.000 m de atraque. El muelle más próximo al extremo del dique se encuentra flanqueado por dos martillos, tiene una longitud de 230 m, un calado de 8 m y es utilizado por la flota comercial. El resto del muelle asociado a esta explanada tiene un calado de entre 4 y 5 m, una longitud de



850m y es utilizado por la flota pesquera. Asimismo, desde la primera alineación del muelle se da acceso a tres pantalanes de atraque.

En esta explanada se encuentran la estación de suministro de combustible y las edificaciones de servicio a la actividad pesquera, como los almacenes, la nave de redes, la fábrica de hielo y las cámaras frigoríficas, además de una zona de aparcamiento para usuarios de 2.900 m<sup>2</sup>.

Junto a la gasolinera se encuentra una oficina de información turística y, frente a ella, las instalaciones de la Cruz Roja.

A partir de este punto, paralelamente a la Avda. de As Mariñas, se desarrolla un paseo lineal de 160 m de longitud con áreas ajardinadas.

Al final del paseo se encuentra una explanada de 2.000 m<sup>2</sup> que linda con las instalaciones de varadero y edificios anexos del astillero, que cuenta con una superficie de en torno a 18.000 m<sup>2</sup>.

En esta misma zona, hacia el interior, se encuentra la estación depuradora de aguas residuales.

A continuación están las instalaciones náutico-deportivas de la escuela y el almacén de embarcaciones. Frente a ellos se encuentra una explanada de 3.000 m<sup>2</sup> desde la que se accede a un pantalán que se utiliza para atraque de embarcaciones náutico-deportivas. El calado de la línea de atraque asociada a esta explanada es de entre 2 y 3 m.

Esta zona da paso a la explanada en la que se encuentra la lonja, con más de 11.500 m<sup>2</sup> de superficie y más de 430 m de línea de atraque con un calado de entre 4 y 5 m. Sobre esta misma explanada se localizan también otras edificaciones auxiliares destinadas a almacén de material relacionado con la actividad pesquera.

Hacia el interior, tras las instalaciones de la lonja, se encuentra una explanada de más de 31.000m<sup>2</sup> destinada fundamentalmente a actividades de almacenaje.

## 2.6.- CONCESIONES Y AUTORIZACIONES

En los anexos de la presente memoria se incluye la relación de concesiones vigentes en el puerto para la utilización del dominio público.

## 2.7.- SERVICIOS PORTUARIOS QUE PROPORCIONA EL PUERTO DE BURELA

El puerto de Ribeira dispone de instalación de suministro de combustible fija, así como concesiones de suministro de combustible desde camión cisterna para las embarcaciones usuarias del puerto. Existen además tomas de agua y energía.

Asimismo existen rampas de varada, grúa, báscula de pesaje de camiones y diversos establecimientos de efectos navales y talleres de reparación tanto eléctricos como mecánicos.

## 2.8.- FLOTA Y USUARIOS DEL PUERTO

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 Burela consta de 77 embarcaciones a la fecha del presente documento desglosadas en las siguientes actividades:





| DESCRIPCIÓN                              |                     | BARCOS         | ARQUEO TRB      | ARQUEO GT        | POTENCIA CV      |          |
|--|---------------------|----------------|-----------------|------------------|------------------|----------|
| PESQUERÍA INTERNACIONAL<br>(Gran Altura) | PALANGRE SUPERFICIE | 5              | 1.140,99        | 1.889,64         | 3.622,01         |          |
| PESQUERÍA COMUNITARIA<br>(Altura)        | PALANGRE FONDO      | NEAFC          | 14              | 2.206,11         | 4.055,71         | 8.072,88 |
|  |                     | NEAFC<100 TRBs | 4               | 305,00           | 586,44           | 1.343,00 |
|  | ARRASTRE            | NEAFC          | 2               | 349,33           | 626,00           | 1.040,00 |
| CALADERO NACIONAL<br>(Cant/Noroeste)     | ARRASTRE            |                | 9               | 1.348,00         | 2.343,36         | 4.286,90 |
|  | ARTES MENORES       |                | 26              | 190,81           | 198,74           | 1.755,61 |
|  | CERCO               |                | 2               | 76,09            | 80,66            | 550,00   |
|  | PALANGRE SUPERFICIE |                | 14              | 1.726,95         | 3.098,32         | 5.534,00 |
|  | ENMALLE             | VOLANTAS       | 1               | 68,05            | 140,20           | 408,00   |
| <b>BUQUES TOTALES</b>                    |                     | <b>77</b>      | <b>7.411,33</b> | <b>13.019,07</b> | <b>26.612,40</b> |          |

La evolución histórica de las ventas en la lonja de Burela y sus importes correspondientes en los últimos 17 años (2001 a 2017) reflejados en Plataforma Tecnológica da Pesca de la Comunidad Autónoma de Galicia ([www.pescadegalicia.com](http://www.pescadegalicia.com)) son las siguientes:

| Fecha        | Kilos                 | Importe €             | Mín. €/kg | Máx. €/kg | Medio €/kg |
|--------------|-----------------------|-----------------------|-----------|-----------|------------|
| 2001         | 15.657.032,40         | 35.117.058,66         | 0,06      | 58,23     | 2,24       |
| 2002         | 15.342.071,20         | 21.132.715,66         | 0,00      | 55,46     | 1,38       |
| 2003         | 13.608.867,06         | 33.041.248,39         | 0,00      | 85,23     | 2,43       |
| 2004         | 15.122.783,44         | 37.336.313,81         | 0,01      | 148,00    | 2,47       |
| 2005         | 17.449.734,96         | 43.247.130,14         | 0,01      | 163,00    | 2,48       |
| 2006         | 19.690.883,92         | 46.217.010,39         | 0,01      | 140,00    | 2,35       |
| 2007         | 20.567.357,75         | 51.898.833,12         | 0,01      | 180,00    | 2,52       |
| 2008         | 19.783.251,69         | 46.497.624,41         | 0,00      | 146,50    | 2,35       |
| 2009         | 25.270.359,58         | 48.185.129,69         | 0,01      | 135,00    | 1,91       |
| 2010         | 26.074.625,73         | 63.437.266,44         | 0,01      | 156,00    | 2,43       |
| 2011         | 34.031.675,77         | 72.651.364,41         | 0,01      | 113,00    | 2,13       |
| 2012         | 23.160.263,07         | 64.581.334,37         | 0,01      | 130,00    | 2,79       |
| 2013         | 19.381.224,20         | 58.719.580,69         | 0,01      | 188,00    | 3,03       |
| 2014         | 25.228.063,24         | 66.724.038,76         | 0,01      | 139,00    | 2,64       |
| 2015         | 24.790.761,74         | 74.590.638,23         | 0,01      | 187,00    | 3,01       |
| 2016         | 23.519.008,11         | 76.696.414,75         | 0,01      | 169,00    | 3,26       |
| 2017         | 22.577.998,42         | 78.119.517,57         | 0,01      | 179,00    | 3,46       |
| <b>TOTAL</b> | <b>361.255.962,28</b> | <b>918.193.219,49</b> |           |           |            |

Desde el año 2001 al 2005, a excepción de 2003, las ventas se han mantenido constantes. A partir de 2005 se experimenta un incremento progresivo de las mismas, con un repunte en el año 2011, tras el cual sufre un descenso y se estabiliza otra vez. Así mismo, el importe económico ha ido variando al mismo tiempo que las ventas con algunas variaciones en el precio medio por kilo.

Las principales especies vendidas en la lonja de Burela corresponden a la merluza, caballa, jurel, bonito del norte y sardina.

En relación a la actividad comercial, Burela se caracteriza por el movimiento de mercancías de graneles sólidos y de madera. En el año 2010 se finalizaron las obras de ampliación del dique norte, que incrementaron la dotación de explanada, línea de atraque y calado.

| FECHA | GRANELES SÓLIDOS (Tm) | MERCANCÍA GENERAL (Tm) | MERCANCÍA TOTAL (Tm) |
|-------|-----------------------|------------------------|----------------------|
| 2006  | 41.094                | 986                    | 42.080               |
| 2007  | 29.754                | 477                    | 30.231               |
| 2008  | 47.996                | 20.865                 | 68.861               |
| 2009  | 56.705                | 50.154                 | 106.859              |
| 2010  | 51.820                | 55.164                 | 106.984              |
| 2011  | 52.035                | 115.582                | 167.617              |
| 2012  | 43.845                | 76.769                 | 120.614              |
| 2013  | 36.430                | 259.749                | 296.179              |
| 2014  | 30.430                | 197.243,               | 227.673              |
| 2015  | 1.440                 | 0                      | 1.440                |
| 2016  | 0                     | 0                      | 0                    |
| 2017  | 0                     | 13.946                 | 13.946               |

Tal como refleja la tabla, el tráfico de mercancías ha ido aumentando considerablemente en los últimos años, de modo que en 2012 casi se duplicaron los valores del 2008, alcanzando un gran incremento en 2013. Desde 2015 ha desaparecido casi completamente, siendo movidas algunas toneladas de madera de manera prácticamente testimonial.

Los tráficos de graneles sólidos se correspondían con la extracción de caolín y, en menor medida y de manera puntual algunos años, de cementos y arenas, que ya no se producen en la actualidad. En lo referente a mercancía general, se trataba de tráficos nuevos como es el de productos forestales, que se inicia en el 2008 con 20.642,78 Tm y que actualmente, como se ha indicado, es prácticamente testimonial.

Respecto a la navegación deportiva, el puerto de Burela no destaca por su volumen, pero ofrece los servicios necesarios para el desarrollo de la actividad y de la demanda de embarcaciones de pequeño porte.

Por último, cabe señalar que la ausencia de una zona específica para atraque de las embarcaciones de Salvamento Marítimo que acceden al puerto en desarrollo de sus funciones, puede generar ciertas interferencias con el resto de las actividades portuarias.

## 2.9.- ANÁLISIS DEL ENTORNO DEL ÁMBITO PORTUARIO

El acceso al puerto de Burela se realiza a través de uno de los viales principales de la localidad, la avenida Arcadio Pardiñas. Este vial une en su trazado norte con la avenida de A Mariña, permitiendo acceder al puerto bordeando el núcleo urbano con la menor inmersión posible. También da acceso directo al puerto con la calle Eijo Garay, pero supone introducirse en el núcleo urbano.

Con la finalidad de mejorar aún más el acceso rápido y sencillo al puerto desde su zona sur, e influyendo lo menos posible en el tráfico urbano, se ha ejecutado un vial de acceso directo a la zona portuaria uniendo la parte sur de la avenida de A Mariña directamente desde el sur con la avenida Arcadio Pardiñas mediante la calle de Río Landro, que las conecta sin la necesidad de atravesar el centro del pueblo, disminuyendo la intensidad de tráfico pesado por el núcleo urbano.



Este vial, exclusivamente portuario, será integrado en la zona de servicio del puerto en virtud de la Cláusula cuarta del Convenio de Colaboración suscrito entre Portos de Galicia y la entonces denominada Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, en la actualidad de Infraestructuras e Vivenda, el 18 de octubre de 2006, por la que Portos de Galicia asume la titularidad de este nuevo vial de acceso.

La integración puerto-ciudad es muy limitada, ya que la frontera entre ambas zonas, que discurre por la avenida de A Mariña, no es un vial que cuente con mucho tránsito peatonal por no estar localizado en el frente urbano, delimitando claramente los dos ámbitos, el urbano y el portuario. A esto se suma la barrera física que supone el talud de separación entre ambos usos, colocando ambas zonas a distintas alturas.

### 3.- DEFINICIÓN DE ZONAS DE PROTECCIÓN

En este apartado se lleva a cabo el estudio de zonas de protección, tanto patrimonial como del medio ambiente, que puedan afectar al Puerto de Burela.

A continuación se describen los parámetros analizados para dicho estudio.

#### 3.1.- PARQUES NACIONALES

La Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parques Nacionales tiene por objeto la protección y gestión de una selección de las mejores muestras del Patrimonio Natural Español. Está conformada por los Parques Nacionales que la integran, el marco normativo, los medios materiales y humanos, las instituciones y el sistema de relaciones necesario para su funcionamiento. Su finalidad es asegurar la conservación de los Parques Nacionales, y posibilitar su uso público y la mejora del conocimiento científico de sus valores naturales y culturales, así como fomentar una conciencia social conservacionista, el intercambio de conocimientos y experiencias en materia de desarrollo sostenible, la formación y cualificación de los profesionales que trabajan en ella y su incorporación y participación en redes y programas internacionales.

Se entiende por parque natural los espacios naturales de alto valor ecológico y cultural, poco transformados por la explotación o actividad humana que, en razón de la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna, de su geología o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, culturales, educativos y científicos destacados cuya conservación merece una atención preferente y se declara de interés general del Estado.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de los espacios delimitados dentro de la red de Parques Nacionales.



Localización Parques Nacionales ubicados en la zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

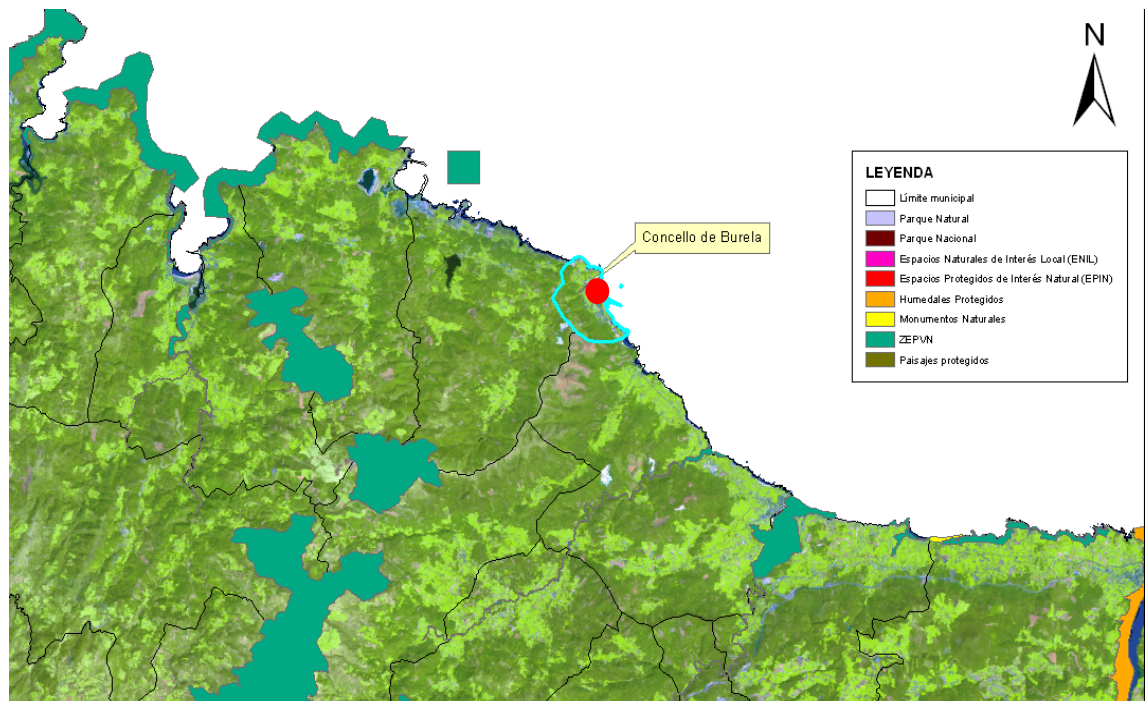
● Situación puerto de Burela

### 3.2.- ZONAS DE PROTECCIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES

La Ley 41/1997, de 5 de noviembre, por la que se modifica la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, determina que los espacios naturales protegidos han de ser clasificados en alguna de las siguientes categorías: Parques, Reservas Naturales, Monumentos Naturales y Paisajes Protegidos:

- a) Parques: son áreas naturales, poco transformados por la explotación u ocupación humana que, en razón a la belleza de sus paisajes, la representatividad de sus ecosistemas o la singularidad de su flora, de su fauna o de sus formaciones geomorfológicas, poseen unos valores ecológicos, estéticos, educativos y científicos cuya conservación merece una atención preferente.
- b) Reservas Naturales: son espacios naturales creados con la finalidad de proteger ecosistemas, comunidades o elementos biológicos que por su rareza, importancia o singularidad merecen una valoración especial.
- c) Monumentos Naturales: espacios constituidos básicamente por formaciones de notoria singularidad, rareza o belleza, que merecen una especial protección.
- d) Paisajes Protegidos: aquellos lugares concretos del medio natural que, por sus valores estéticos y culturales, sean merecedores de una protección especial.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de protección de espacios naturales.



Zonas de Protección ubicadas en la zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Burela

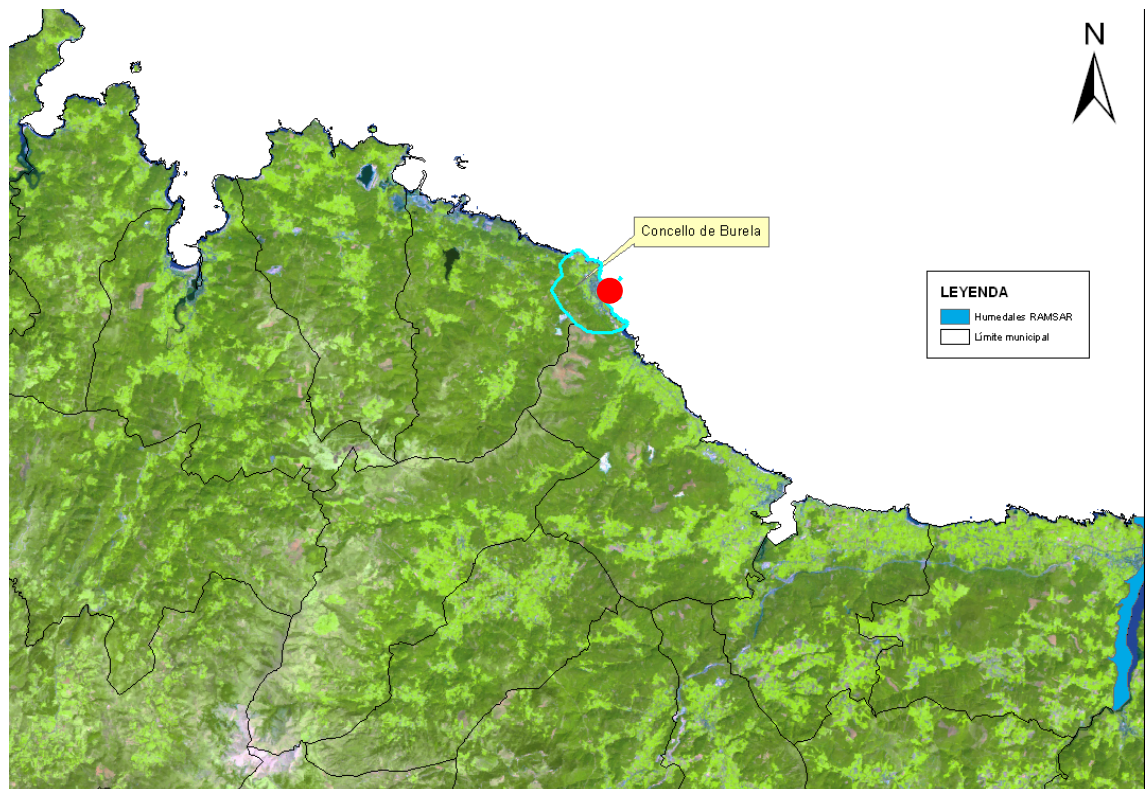


### 3.3.- ZONAS RAMSAR. HUMEDALES PROTEGIDOS

Según 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, 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 110/2004, del 27 de mayo, por el que se regulan los humedales protegidos (D.O.G. nº 108, de 7 de junio) declara como humedales protegidos los espacios naturales clasificados como Sitio Ramsar (Convenio de Ramsar) en Galicia. Dichos espacios son: Complejo Intermareal Umia-O Grove, A Lanzada, Punta Carreirón y Lagoa Bodeira; Ría de Ortigueira y Ladrado; Complejo de Playas, Dunas y Lagunas de Corrubedo; Laguna y Arenal de Valdoviño y Ría de Ribadeo.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no está dentro de las zonas Ramsar.



Zonas Ramsar en la zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Burela

### 3.4.- RED NATURA 2000

Red 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



hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (Directiva hábitats), con objeto de salvaguardar los espacios naturales más importantes de Europa. Se compone de las Zonas de Especial Conservación (ZEC) declaradas por los Estados miembros con arreglo a la Directiva sobre hábitats y, además, de las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) que se designan de acuerdo con la Directiva aves (Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres).

### **Zonas de Especial Conservación (ZEC)**

Las Zonas de Especial Conservación (ZEC) son áreas de gran interés medioambiental para la conservación de la diversidad que han sido designadas por los estados miembros para integrarse en la Red Natura 2000. Dichas áreas han debido ser previamente catalogadas como LIC o ZEPA. Las zonas catalogadas como ZEC tienen por objetivo la conservación de lugares ecológicos que sean:

- Hábitats naturales o semi-naturales de interés comunitario debido a su rareza o al papel ecológico fundamental que desempeñan. Son establecidos en el Anexo I de la Directiva sobre Hábitats.
- Hábitats con especies de fauna y flora de interés comunitario debido a su rareza, valor simbólico o papel fundamental en el ecosistema. Son establecidos en el Anexo II de la Directiva sobre Hábitats.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial conservación.

### **Zonas de Especial Protección para 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 Anejo I, adoptando medidas semejantes respecto a las especies migratorias de llegada regular no contempladas en el Anejo 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. Los lugares ZEPA fueron declarados como zonas de especial protección de los valores naturales por el Decreto 72/2004, de 2 de abril.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección para las aves.





Zonas ZEPA en la zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)  
● Situación puerto de Burela

### Lugar de Importancia Comunitaria (LIC)

La Directiva Hábitats crea la red ecológica coherente de zonas especiales de conservación llamada Natura 2000. Esta red tendrá que garantizar el mantenimiento, en un estado de conservación favorable, de los hábitats y las especies en 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 hábitats del Anexo I o de las especies del Anexo II de la antedicha Directiva, de modo que garantice su conservación dentro de Natura 2000, garantizando el objetivo por el que se creó esta red de espacios.

La lista atlántica de Lugares de Importancia Comunitaria fue aprobada oficialmente por decisión de la Comunidad Europea, con fecha de 7 de diciembre de 2004.

Una vez que se culmine la declaración de LIC (fase de medidas de protección), cada Estado deberá designar las ZEC (fase de aplicación de medidas de gestión y conservación para cada hábitat y especies).

La propuesta gallega de LIC está constituida por 59 espacios, todos ellos declarados como Zonas de Especial Protección de los Valores Naturales por el Decreto 72/2004, y 55 están incluidos en la lista de LIC de la región biogeográfica atlántica.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona de especial protección.

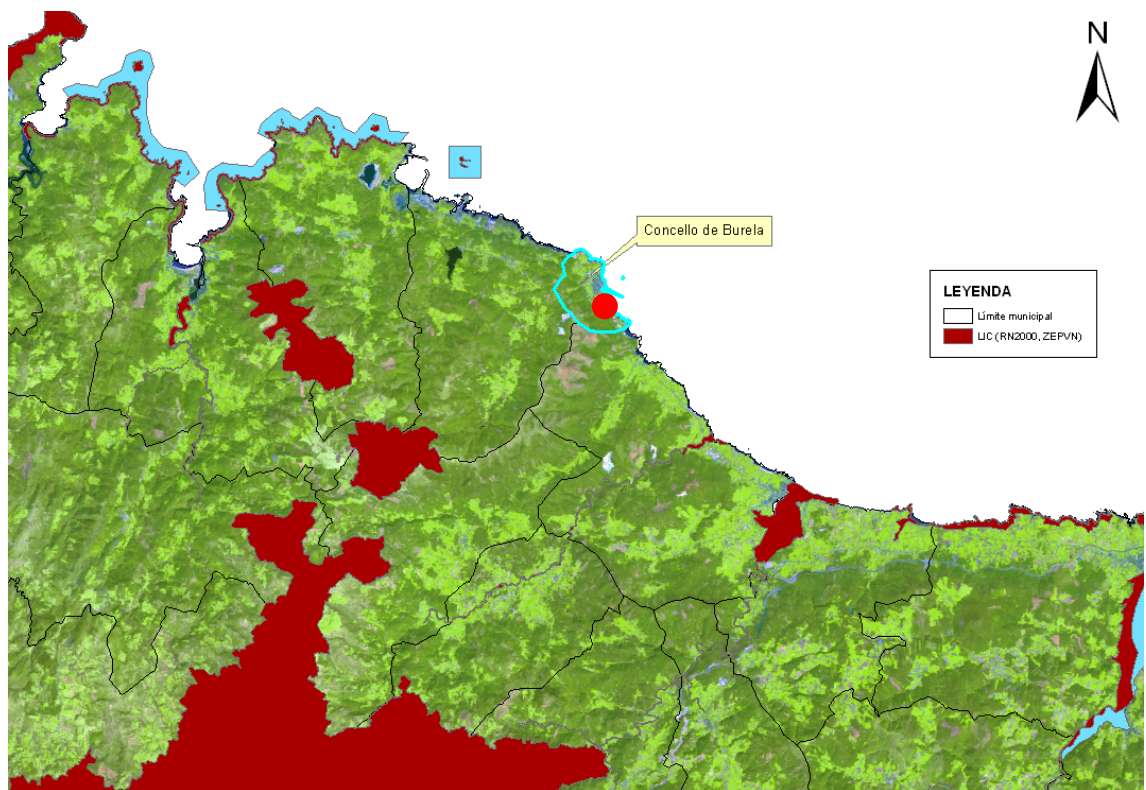


Imagen nº9: Zonas LIC en la zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Burela

### 3.5.- RESERVA DE LA BIOSFERA

Son espacios recogidos según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Esta red mundial, que se inició en el año 1976, se rige por el Marco Estatutario, aprobado por la Conferencia General de la UNESCO celebrada en Sevilla en 1995, en la que participaron cuatrocientos expertos de ciento veinte países y quince ONG, y en la que se aprobó, la denominada Estrategia de Sevilla, en la que figuran las medidas recomendadas para el desarrollo futuro de las Reservas de la Biosfera en el siglo XXI.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que en el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no existe ningún espacio delimitado como reserva de la biosfera.

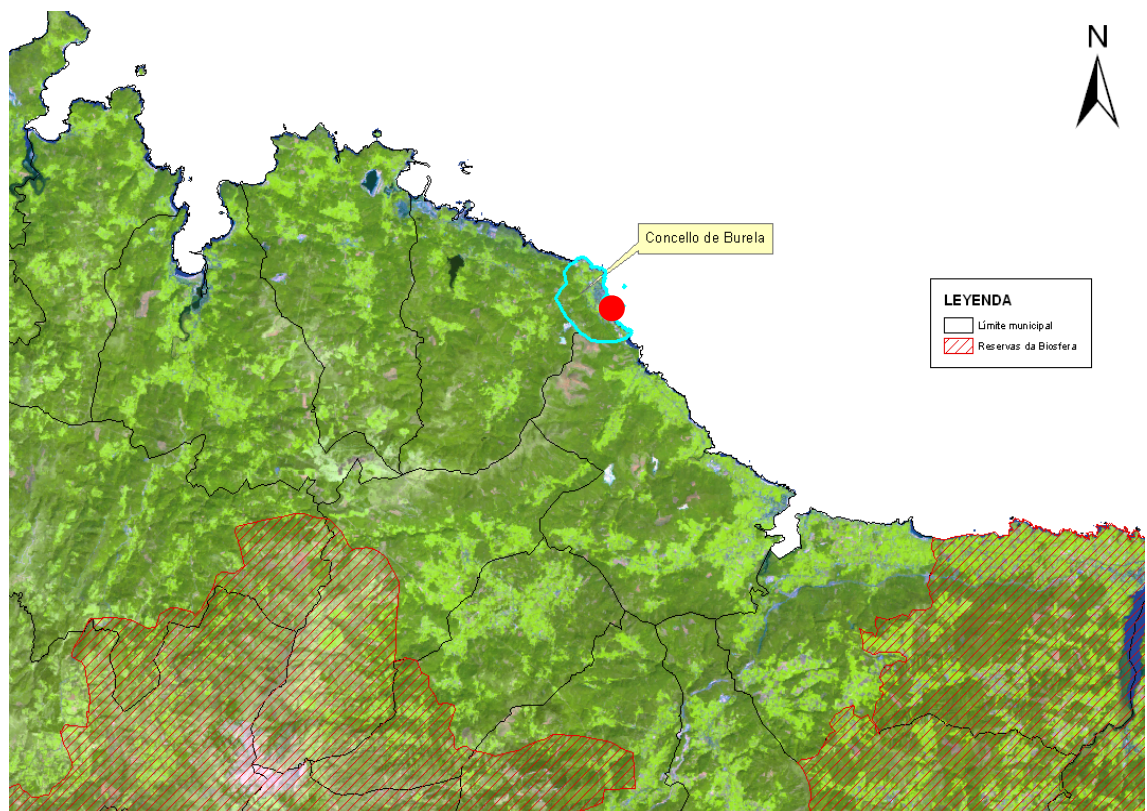


Imagen nº10: Zonas Reservas de la Biosfera sitas en la zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Burela

### 3.6.- ZONAS 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 (DOG nº 95, de 19 de mayo) dispone la publicación de 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, del 2 de abril (DOG nº 69, do 12 de abril).

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona delimitada como ZEPVN.





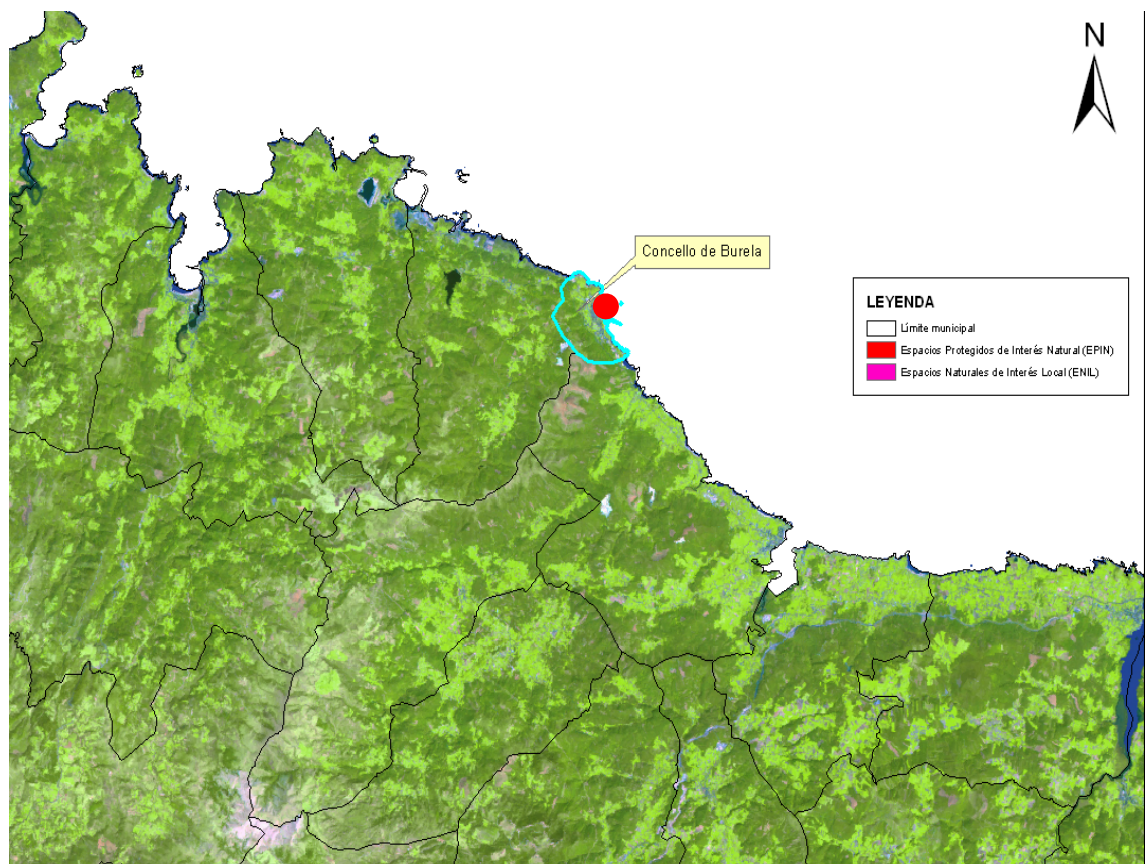
Imagen nº11: Zonas ZEPVN sitas en la zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)

● Situación puerto de Burela

### 3.7.- ESPACIOS NATURALES DE INTERÉS LOCAL (ENIL) Y ESPACIOS PRIVADOS DE INTERÉS NACIONAL (EPIN)

La Ley 9/2001, de 21 de agosto, de conservación de la naturaleza, y su desarrollo y ejecución de a través del Decreto 124/2005, de 6 de mayo, por el que se regula la figura de espacio natural de interés local y la figura del espacio privado de interés natural, regulan estas zonas.

De la consulta de la citada normativa y de la información que facilita la Consellería de Medio Ambiente e Ordenación do Territorio en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ninguna zona ENIL ni EPIN.



Zonas ENIL y EPIN sitas en la zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Sistema de Información Territorial da Biodiversidade / Xunta de Galicia)  
● Situación puerto de Burela

### 3.8.- HUMEDALES PROTEGIDOS DE GALICIA

El Real Decreto 127/2008 del 5 de junio, por el que se desenvuelve el régimen jurídico de los humedales protegidos de Galicia y se crea el Inventario de Humedales de Galicia, regula este tipo de espacios.

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que la instalación portuaria de Burela, objeto de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ningún Humedal Protegido de Galicia.

### 3.9.- ESPACIOS NATURALES (PHGC)

El Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica Galicia-Costa (PHGC) perteneciente al período 2015-2021, fue aprobado por Real Decreto 11/2016, de 8 de enero, por lo que se aprueban los planes hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas de Galicia-Costa, de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, del Guadalete-Barbate y del Tinto, Odiel y Piedras.



Con fecha 18 de febrero de 2016 se publica en el DOG nº33 la Orden de 29 de enero de 2016 por la que se dispone la publicación de dicha normativa. El Plan Hidrológico de Galicia–Costa establece una serie de espacios naturales de interés.

### **3.9.1.- Zonas protegidas según PHGC**

Se determinan en el Plan Hidrológico las zonas sujetas a protección dentro de la demarcación de Galicia Costa, donde se recogen, además de las zonas protegidas por la legislación sectorial de aplicación como convenios y Normativas, nuevos ámbitos delimitados por el mismo Plan Hidrológico.

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no se encuentra dentro de ningún espacio natural inventariado en el Plan Hidrológico de Galicia–Costa.

### **3.9.2.- Zonas sujetas a inundaciones de origen costero según PHGC**

La Directiva Europea 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación, así como el Real Decreto 903/2010, del 9 de Julio, que lo traspone al ordenamiento jurídico español, tiene como objetivo principal reducir las consecuencias de las inundaciones sobre la salud humana, medio ambiente, patrimonio cultural y la actividad económica.

Dicha Directiva obliga a los estados miembros a la realización de los trabajos de evaluación y protección frente a inundaciones, que se desglosa en varias fases: evaluación preliminar del riesgo de inundación, elaboración del mapa de peligrosidad y riesgo de inundación y Plan de gestión de riesgo de inundación (en redacción).

De la consulta de la citada normativa en relación a dichos espacios, se concluye que en el puerto de Burela, objeto de la presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, no existen afecciones relativas a la inundación.

### **3.10.- RECURSOS MARINOS**

La delimitación de zonas de extracción de recursos marinos para la redacción de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, se ha realizado siguiendo la siguiente documentación:

- Zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos (Orden del 14 de marzo de 2011 de la Consellería do Mar, recogida en el DOG nº 60 del 25 de marzo de 2011, por la que se declaran y clasifican las zonas de producción de moluscos bivalvos y otros invertebrados marinos en las aguas de competencia de Galicia)
- Bancos marisqueros
- Zonas de extracción de equinodermos



| FUENTE   | COINCIDENCIAS  |
|--|--|
| <b>CALADEROS DE PESCA</b>                              | Sin coincidencias  |
| <b>MOLUSCOS BIVALVOS Y OTROS INVERTEBRADOS MARINOS</b> | GAL 01/01 Costa Lucense. Clase A. Estable  |
| <b>BANCOS MARISQUEROS SIGREMAR</b>                     | a) CL-121. Banco Marisquero PTA. PENA FURADA-AS CARALLAS (EXCEPTO ERMITA SAN TIRSO-PTA. CABALO). A pie<br>b) CL-123. Banco Marisquero PTA. PENA FURADA-AS CARALLAS. Buceo<br>c) CL-135. Banco Marisquero PTA. RUETA-PTA. NOIS. A pie/a flote |
| <b>EQUINODERMOS</b>                                    | Sin coincidencias  |

En cuanto a la explotación del mejillón, no se encuentra ningún polígono de bateas dentro de la zona de aguas.

### 3.10.- ELEMENTOS CATALOGADOS DE PATRIMONIO CULTURAL

Tras la consulta al documento del Catálogo incluido en el Plan General de Ordenación Municipal vigente en el Concello de Burela se comprueba la existencia de un elemento catalogado en los terrenos de competencia portuaria.

Se trata del edificio de la “Antigua Lonxa”, hoy rehabilitado como sede de la Cruz Roja y catalogado con la referencia de Ficha Nº 341. Se halla ubicado en la calle del puerto, al pie del Penoural y se considerará como un elemento singular a conservar.

Existen otros elementos patrimoniales o de interés en el núcleo urbano en las zonas próximas al puerto, y que por lo tanto se hallan fuera de su competencia. Sin embargo, en aras de tenerse en cuenta en vista de posibles actuaciones futuras o de verse comprometida su área de cautela, se mencionarán a continuación:

- Bienes de interés arqueológico:
  - Ficha Nº 103: Asentamiento O Campón
  - Ficha Nº 104: Castro de Castrelo
- Bienes de interés arquitectónico:
  - Ficha Nº 303: Casa en la calle Eijo Garay
  - Ficha Nº 317: Casa en la calle Suafonte
  - Ficha Nº 340: Fábrica de Cerámica - Gres Burela
- Bienes de interés etnográfico:
  - Ficha Nº 400: Hórreo en la calle Eijo Garay



## 4.- COMPATIBILIDAD CON OTROS INSTRUMENTOS DE ORDENACIÓN

### 4.1.- PLANEAMIENTO URBANÍSTICO MUNICIPAL

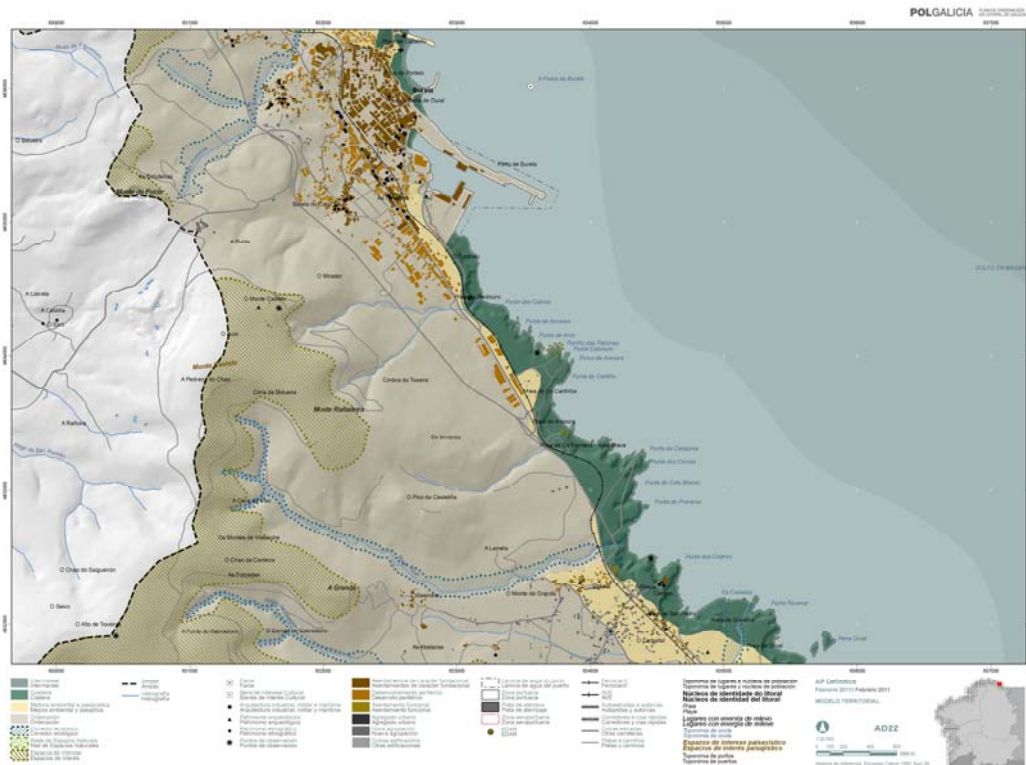
El planeamiento vigente en el ayuntamiento de Burela es el Plan General de Ordenación Municipal, aprobado de manera definitiva el 31 de marzo de 2014 y publicado en el DOG y en el BOP el 2 y el 14 de abril de ese mismo año, respectivamente.

El PGOM define el puerto en su Artículo 227 como un Sistema General de Comunicación Portuaria, fuera del ámbito de clasificación del suelo del Plan General, cuya ordenación debe llevarse a cabo mediante un plan especial elaborado por el organismo portuario competente.

En ausencia de este plan especial, se establecen una Normativa Transitoria con las directrices necesarias para la ordenación del suelo portuario.

### 4.2.- PLAN DE ORDENACIÓN DEL LITORAL

El Plan de Ordenación del Litoral (en adelante POL) fue aprobado definitivamente mediante el Decreto 20/2011, de 10 de febrero y su ámbito de aplicación incluye el puerto de Burela.



Plano Modelo Territorial zona de influencia del puerto de Burela  
(Fuente: Plan de Ordenación do Litoral de Galicia / Xunta de Galicia)

El POL divide la totalidad de la superficie del ámbito de aplicación en distintas áreas, según se indica en el capítulo II- definiciones, sección I- áreas del POL que dice:

### **1- Subsección I- áreas continuas:**

*Son las zonas en las que se divide la totalidad de la superficie del ámbito de aplicación del Plan de Ordenación del Litoral, articulándose en tres grandes áreas: el área de protección ambiental, el área de mejora ambiental y paisajística y el área de Ordenación.*

*Artículo 9. Protección ambiental: Recoge las áreas que, en atención a sus características naturales singulares, así como aquellas relacionadas con las formas y procesos litorales, son merecedoras de una especial protección. Éstas se agrupan, a su vez, en protección intermareal y protección costera.*

*Artículo 10. Protección intermareal: Son las áreas, recogidas en la cartografía, en las que el escenario costero se prolonga por rías y estuarios, generando formas asociadas a las dinámicas fluviomarinas, compartiendo sus mismas características y valores de conservación.*

*Engloba los espacios de elevado valor natural y ambiental que albergan las llanuras intermareales, así como las marismas altas y bajas.*

*Artículo 11. Protección costera: Son las áreas, recogidas en la cartografía, que conforman los elementos más singulares y representativos del escenario costero, incluyendo significativos valores ambientales que deben ser objeto de conservación.*

*Engloba espacios de elevado valor natural y ambiental así como paisajístico, en concreto, las geoformas rocosas (acantilados, islas e islotes) y los sistemas playa- duna junto con las formaciones vegetales costeras asociadas. Del mismo modo se incluyen en esta categoría los espacios afectados por las dinámicas litorales.*

*Artículo 12. Mejora ambiental y paisajística: Las áreas de mejora ambiental y paisajística, recogidas en la cartografía, abarcan el territorio comprendido entre la costa y los primeros ejes y espacios que articulaban el modelo de organización tradicional, incluyendo de este modo el paisaje litoral próximo a la costa.*

*Engloba, por tanto, las llanuras, las vertientes litorales y el espacio rural más directamente asociado al mar. Constituye, en la mayor parte de los casos, las áreas sometidas durante las últimas décadas a la mayor presión antrópica, en las que se hace necesario conservar y, en su caso, recuperar su calidad ambiental y paisajística preservándola de inadecuados procesos de ocupación edificatoria, especialmente aquellos dispersos, difusos e incoherentes con el modelo territorial propuesto.*

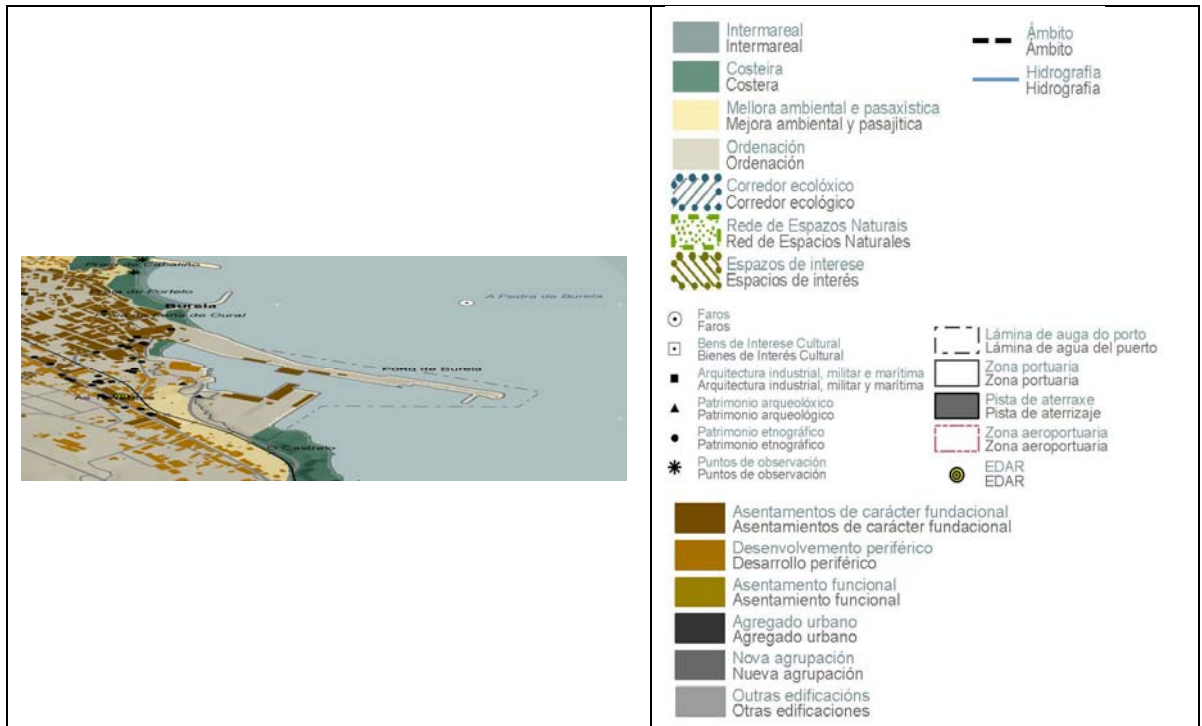
*Artículo 13. Ordenación: Las áreas de Ordenación, recogidas en la cartografía, abarcan las planicies costeras y laderas o montes de transición situados tras el frente litoral en las que, en la mayoría de las ocasiones, se pueden encontrar asentamientos ligados visualmente o funcionalmente a los paisajes litorales.*

### **2- Subsección II- áreas discontinuas:**

*Se definen como áreas de carácter territorial que, en atención a su especial fragilidad o valor, o por servir como elementos de conexión tanto desde el punto de vista natural como cultural, han sido identificadas como espacios necesarios para el buen funcionamiento del sistema. Dentro de estas áreas se distinguen: corredores, espacios de interés y Red de Espacios Naturales de Galicia.*

Los terrenos incluidos en la delimitación de los espacios y usos portuarios en el puerto de Burela están incluidos en su mayor parte en el área de ordenación, según se refleja en el plano AD22 del Modelo Territorial de la Información gráfica del POL, excluyéndose de esta área los siguientes terrenos:

- La playa de Penoural y el frente costero del paseo marítimo, incluidas dentro del área de protección costera e intermareal.



Plano POL- Modelo territorial AD22

En relación a la adaptación de la presente DEUP al Plan de Ordenación del Litoral cabe señalar que en la Normativa del POL, *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 epígrafe 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.

Teniendo en cuenta que los usos previstos en la presente DEUP se encuentran dentro de los previstos en su legislación estatal reguladora, se justifica la coherencia de la misma con las previsiones del POL.

#### 4.3.- DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Las Directrices de Ordenación del Territorio (en adelante DOT) se aprueban definitivamente según el Decreto 19/2011 de 10 de febrero.

Las Directrices tienen como finalidad establecer las pautas espaciales de asentamiento de las actividades, precisando la definición de un modelo territorial para Galicia. Este modelo identifica cuáles son



los elementos que componen el territorio: las regiones y áreas urbanas, las ciudades medias, los nodos para el equilibrio del territorio, las infraestructuras, los espacios naturales, las rías gallegas, el litoral, el patrimonio cultural, el paisaje, el espacio agrario y forestal..., y establece que características deben tener, como deben evolucionar y cuáles deben ser las relaciones entre ellos. Las propuestas y determinaciones de las DOT definen una senda que seguir y perfilan un escenario de futuro con el que se aspira a conseguir un territorio más integrado, sostenible y equilibrado que facilite la renovación y dinamización de los procesos de desarrollo económico.

Según lo indicado en el apartado 2, el sistema de asentamientos y las infraestructuras básicas subapartado 2.11- infraestructuras y equipamientos de modelo territorial: Galicia en red y vectores ambientales en el punto 2.11.4- las infraestructuras portuarias de las DOT dice:

*“Las DOT consideran de gran importancia las siguientes líneas de actuación:*

- *Avanzar en la constitución de un modelo de gestión de los espacios portuarios y de las actividades portuarias que en ellos se realizan de acuerdo con la legislación estatal, y la autonómica en el resto de instalaciones portuarias que no fueron clasificadas como de interés general. Partiendo de este contexto, la Administración Autonómica debe apostar por asumir mayor protagonismo en la gestión de los puertos gallegos de tal forma que, a través de la competencia cooperativa y de la coordinación se afiance su posición en los mercados internacionales y se incentive la presencia conjunta en los foros más relevantes.*

*Además, la densa red de medianos y pequeños puertos que se distribuyen por todo el litoral de la Comunidad constituye una infraestructura de enorme valor que proporciona a numerosas pequeñas ciudades y villas una gran oportunidad para realizar una oferta singular que fortalezca su atractivo como espacios turísticos, residenciales y de acogida de actividades económicas”.*

## **5.- EVOLUCIÓN DE LAS ACTIVIDADES PORTUARIAS Y CLASIFICACIÓN DE LOS USOS NECESARIOS**

### **5.1.- ACTIVIDADES PORTUARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE NECESIDADES**

Se desarrollan actualmente en el puerto de Burela una serie de actividades diferentes que precisan que se les asignen 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 cuando las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, acometer su acondicionamiento o ampliación.

#### **5.1.1.- Actividad pesquera**

Del análisis efectuado en el presente documento en lo tocante a la pesca, se deduce que la actividad pesquera se incrementó considerablemente con el paso de los años y ahora se encuentra en un estado de estabilidad sin una tendencia clara.

El puerto actual cuenta con una lonja donde se han llegado a mover más de 34.000.000 de kilos de capturas en un año (2010). Además del citado servicio de lonja, se presta todo tipo de servicios relacionados con el mantenimiento de las flotas y artes de pesca, de manera que se proporciona a los barcos el avituallamiento y pertrechos necesarios.

Dada la relevancia de la actividad pesquera del puerto de Burela a nivel autonómico y la consolidación de esta actividad independientemente de las fluctuaciones en el volumen de la captura, es necesario ordenar este uso dentro de las actividades portuarias para procurar el mejor funcionamiento del puerto y de la actividad pesquera. Al mismo tiempo se trata de incorporar las instalaciones y usos necesarios en este ámbito para realizar con eficiencia las labores de pesca.

Por la importancia socioeconómica de este sector y su implantación en el municipio, se considera preciso delimitar los espacios necesarios para el correcto desarrollo operativo de esta actividad.

#### **5.1.2.- Tráfico de mercancías**

A la vista de la tendencia al aumento del volumen de mercancías del puerto de Burela, en 2010 se llevaron a cabo las obras de ampliación del muelle comercial. Estas obras incrementaron la superficie de explanada disponible, la línea de atraque y el calado.

A pesar de su temporalidad, se alcanza cierta relevancia de los movimientos de mercancías, sobre todo en lo concerniente al caolín o a la madera, es necesario garantizar la capacidad de satisfacer estas demandas de manera adecuada cuando se produzcan.

En este sentido, es necesario delimitar específicamente el área de uso comercial para favorecer su desarrollo sin interferencias con el resto de actividades portuarias.

#### **5.1.3.- Navegación recreativa y actividades náutico-deportivas**

Las instalaciones existentes en el puerto de Burela relacionadas con esta actividad son la escuela de deportes náuticos y el almacén de embarcaciones deportivas gestionados por el Club Náutico de Burela.

Asimismo, el pantalán existente en las instalaciones da servicio de atraque a las embarcaciones náutico-deportivas.

Por otro lado, si bien la navegación deportiva no es una de las actividades principales de este puerto, el desarrollo de cursos y actividades de promoción del deporte de la vela ha generado en los últimos años el crecimiento de la demanda de plazas de atraque para embarcaciones vinculadas a esta actividad.

#### **5.1.4.- Salvamento marítimo**

Ante las interferencias generadas por la ausencia de una zona específica de atraque para las embarcaciones de Salvamento Marítimo se plantea la necesidad de delimitarla para contribuir al desarrollo ordenado y funcional de las actividades portuarias.

Por ello se considera necesario delimitar una zona específica para atraque de estas embarcaciones, asegurando su correcta operatividad.

#### **5.1.5.- Actividades complementarias**

Las actividades de pesca, náutico-deportivas y comerciales necesitan espacios e instalaciones que complementen su uso, de la misma forma que necesitan la utilización de accesos e infraestructuras básicas del puerto.

Por tanto, se desarrollarán todo tipo de actividades relacionadas con las infraestructuras básicas (comunicaciones, almacenes, talleres, etc.) así como aquellas actividades complementarias (aparcamientos, servicio para las embarcaciones, comercio relacionado con las actividades portuarias, etc.), y todos aquellos usos que supongan un fortalecimiento de la actividad portuaria y del propio puerto de Burela.

Sin embargo, esto requiere un correcto planeamiento, de manera que vayan acordes de la manera lo más eficientemente posible a las necesidades reales de las anteriormente mencionadas actividades portuarias.

### **5.2.- ACTUACIONES NECESARIAS PREVISTAS. IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES**

Tal como se deduce de la lectura de los epígrafes anteriores, se desarrollan en el puerto una serie de actividades diferentes que precisan se les asignen 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 cuando las instalaciones y espacios existentes no sean adecuados, acometer a su acondicionamiento o ampliación.

En el epígrafe siguiente 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 epígrafe anterior.

### **5.3.- CLASIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS**

Con el fin de proceder a una asignación concreta de usos a cada una de las zonas del puerto se establece a priori una clasificación de usos de la zona de servicio. Se determinan 6 usos básicos en la zona terrestre del puerto, de acuerdo con las determinaciones del 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.

### 5.3.1.- Uso pesquero

Es el que se asigna a aquellos espacios en los que se desarrolla fundamentalmente la actividad pesquera, marisquera o acuícola del puerto, sobretodo el desembarco de capturas de pesca fresca, marisco y otros moluscos y especies desde los buques.

Además, también se incluye 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.

En los espacios destinados a este uso también se podrán incluir aquellos usos complementarios relacionados y vinculados con él puesto que vienen demandados por este uso básico.

### 5.3.2.- Uso náutico-deportivo

Es el que se asigna a aquellos espacios utilizados por las embarcaciones náutico-deportivas, que comprende los pantalanes de atraque, de naves, así como las superficies terrestres dedicadas a las instalaciones de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades.

En los espacios destinados a este uso también se podrán incluir aquellos usos complementarios relacionados y vinculados con él puesto que vienen demandados por este uso básico. En este sentido, sin pretender hacer un análisis exhaustivo de estos complementos, se consideran compatibles también las actividades de restauración al servicio del uso principal náutico-deportivo, la venta al por menor de útiles de navegación, el espacio de varada para embarcaciones, etc.

### 5.3.3.- Uso mixto pesquero y náutico-deportivo

Es el que se asigna a aquellos espacios cuyo uso se permite para las actividades desarrolladas tanto por las embarcaciones pesqueras como por las embarcaciones náutico-deportivas. Esto consta principalmente de la utilización de los pantalanes para atraque de las mismas, pero también incluye las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades y sus complementarias.

### 5.3.4.- Uso comercial

De acuerdo con el artículo 72 del TRLPEMM, el uso comercial es el que se asigna al espacio utilizado para los usos relacionados con el intercambio de modos de transporte, así como los relativos al desarrollo de servicios y otras actividades portuarias comerciales.

Es el que se asigna a aquellos espacios utilizados por buques mercantes, incluyendo los muelles de atraque para estos, así como las superficies terrestres dedicadas a la instalación de los servicios de apoyo correspondientes a estas actividades. En este tipo de uso también entran las demás necesidades asociadas a esta labor, asociadas tanto a la mercancía como al propio buque, tales como la carga y descarga, el almacenaje, el avituallamiento y cualquier otra necesidad similar o complementaria.

### 5.3.5.- Uso actividades complementarias portuarias

De acuerdo con el artículo 72 del TRLPEMM, 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 lo 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, cetáreas, viveros, acuicultura transformación y manipulación de la pesca, avituallamiento, comercial y distribución, ocio y hostelería, aparcamiento, etc.

### **5.3.6.- Uso de 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.

Esto incluye, por tanto, no solo los viales que comunican el puerto con el núcleo urbano, si no aquellos que comunican las diversas áreas citadas anteriormente entre sí, funcionando como elemento de comunicación vertebrador.

Además, también contempla las áreas portuarias de unión con el núcleo urbano de Burela, que permiten los usos y actuaciones que promueven una mejor integración con el puerto.

## 6.- DISTRIBUCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS PREVISTOS

A continuación se determina, en relación con el contenido del Título V del Libro I del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el TRLPEMM la justificación de la necesidad o conveniencia de los usos que se proponen en el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

### 6.1.- USO PESQUERO

#### Extensión del área

El área pesquera se localiza en dos zonas. Por un lado, se asigna este uso a la explanada ocupada actualmente por las instalaciones de la lonja, con una superficie de 30.187m<sup>2</sup>.

Por otro lado, también está destinado a satisfacer este uso gran parte del muelle interior de atraque del dique de abrigo, desde las instalaciones de suministro de combustible hasta el primer martillo, incluidos ambos. A esto se le suman las explanadas anexas a la línea de atraque en las que existen actualmente diversas instalaciones relacionadas con la actividad. Esta zona tiene una superficie total de 32.804m<sup>2</sup>.

Cabe mencionar que, a pesar del uso pesquero, el muelle interior alberga de manera excepcional los atraques de Salvamento Marítimo, y las labores de armamento frente a la parcela asignada al astillero en dicho muelle. De esta forma, se lleva a cabo la actividad pesquera con normalidad, puesto que es su uso habitual, pero se compatibiliza el espacio en las ocasiones puntuales en que se necesite por los anteriormente citados.

Se asigna asimismo el uso pesquero a la rampa existente frente a las instalaciones de suministro de combustible y a uno de los tres pantalanes situados frente a la nave de redes. En principio, y si la necesidad debida a un estudio y actuación posterior no cambia su idoneidad (como se expone en el apartado 6.8), será el pantalán situado más al sudeste de los tres.

La superficie total terrestre destinada al área pesquera en el puerto de Burela es de 61.218 m<sup>2</sup> y de lámina de agua (pantalanes flotantes) es de 118 m<sup>2</sup>.

#### Justificación de su uso

Se han asignado las instalaciones descritas a la actividad pesquera en parte porque ya se están usando para esta labor en la actualidad, como respuesta a la demanda espacial que genera. Pero también se pretende destinar esta zona a ese uso concreto y exclusivo con el objetivo de reducir las interferencias con otros usos y actividades que no le son propias, favoreciendo la ordenación y procurando la mejora de dichos espacios.

### 6.2.- USO NÁUTICO-DEPORTIVO

#### Extensión del área

Se asigna este uso al pantalán existente junto a las instalaciones del varadero para dar servicio de atraque a las embarcaciones náutico-deportivas en proximidad a las instalaciones existentes en el puerto.

Además, también se reserva para este uso uno de los tres pantalanes situados frente a la nave de redes, concretamente el situado más al noroeste. Como se expuso en el anterior apartado, la asignación de usos de estos pantalanes estará supeditada por las necesidades actuales que se produzcan en los usos del puerto.

La superficie total de lámina de agua (pantalanes flotantes) destinada al área náutico-deportiva en el puerto de Burela es de 278 m<sup>2</sup>.

#### **Justificación de su uso**

Se destina para uso náutico-deportivo las zonas anteriormente descritas dado que su ubicación no produce interferencias con el resto de actividades portuarias, localizándose especialmente recogidas de las zonas de carga y descarga pesquera y comercial. Su tamaño es suficiente para satisfacer la demanda de atraques deportivos generada en los últimos años.

### **6.3.- USO MIXTO PESQUERO Y NÁUTICO-DEPORTIVO**

#### **Extensión del área**

Se asigna este uso, en principio, al pantalán central de los tres que se sitúan en frente a la nave de redes.

En este sentido, se mantiene abierta la posibilidad de análisis y estudios para determinar la distribución más adecuada de los pantalanes y la realización del dragado necesario para su ejecución. Por ello, en esta zona que engloba los tres pantalanes existentes frente a la nave de redes, cabe la posibilidad de una posible redistribución como resultado de los estudios citados.

La superficie total de lámina de agua (pantalanes flotantes) destinada al área náutico-deportiva en el puerto de Burela es de 96 m<sup>2</sup>.

#### **Justificación de su uso**

Con base en las necesidades expuestas anteriormente, se delimita esta zona como respuesta a la demanda existente de plazas de atraque para embarcaciones y a la variabilidad temporal de los volúmenes de tráfico relacionada con ambos usos, estando sujeta a los cambios pertinentes que las oscilaciones en la demanda de ambos usos puedan exigir para el correcto desarrollo de ambas.

### **6.4.- USO COMERCIAL**

#### **Extensión del área**

El área comercial se localiza en la explanada y muelle anexo a ella generados como resultado de la ampliación de las instalaciones previas, finalizada en 2010. Esta ubicación coincide con el área en la que se desarrolla actualmente la actividad comercial del puerto y es suficiente para albergar el uso previsto. Incluye en este uso las instalaciones de acopio de materiales y de residuos MARPOL que se ubican en el límite con la zona pesquera, a la altura del primer martillo.

Cabe señalar, por otro lado, que el muelle cuenta con el calado adecuado (8 m) para las embarcaciones relacionadas con la actividad.

La superficie total terrestre destinada a la zona de uso comercial es de 19.388 m<sup>2</sup>.

#### **Justificación de su uso**

Se delimita esta zona en respuesta a la demanda existente, basada en el incremento de tráfico de mercancías (principalmente graneles sólidos y madera) que ha tenido lugar durante los últimos años.

Esto requiere de una delimitación funcional y condiciones específicas (suficiente calado) que favorezcan su desarrollo sin interferencias con el resto de actividades portuarias.

### **6.5.- USO DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**

#### **Extensión del área**

Se asigna este uso a los viales principales de comunicación del puerto que estructuran la accesibilidad a las distintas áreas funcionales. Se incluye también el área de contacto entre la zona de servicio del puerto y el núcleo urbano, así como los viales de acceso exterior en el dominio portuario.

La superficie total terrestre destinada al área de uso de infraestructuras básicas es de 106.724 m<sup>2</sup>, al incluir el nuevo vial de acceso con la totalidad de los terrenos expropiados.

#### **Justificación de su uso**

Esta área es la que cose, articula y relaciona los distintos usos portuarios. Se considera fundamental para el correcto desarrollo de las actividades portuarias el mantenimiento, la conservación y la mejora de estas infraestructuras que se consideran como básicas, ya que facilitan la agilidad y comodidad de todas las operaciones que se desarrollan en el puerto de Burela.

### **6.6.- USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS PORTUARIAS**

#### **Extensión del área**

Las áreas de usos complementarios se sitúan en varias zonas diferenciadas a lo largo de las instalaciones portuarias, en colindancia con las distintas áreas funcionales, conforme a su naturaleza de zonas de actividades de servicio complementario a las actividades principales.

En este sentido, abarca las zonas destinadas a almacenaje de mercancías y materiales, las instalaciones de los astilleros, los talleres de reparación y las oficinas de gestión de Portos de Galicia.

También se encuadran en este uso la oficina de información turística, el edificio singular de la Cruz Roja y las instalaciones de la EDAR.



La superficie total terrestre destinada al área de actividades complementarias es de 100.453 m<sup>2</sup>.

### Justificación de su uso

Se trata de zonas que en la actualidad poseen usos y servicios portuarios diversos, complementarios a 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.

### 6.7.- REGULACIÓN DE LOS USOS EN LA ZONA DE AGUAS DEL PUERTO

La superficie de agua incluida en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua donde se realicen las operaciones de carga, descarga y trasbordo de mercancías, embarque y desembarque de pasajeros, construcción y reparación de buques, atraque y reviro, los canales de acceso y las zonas de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima, practica y avituallamiento de los buques. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

En consecuencia, los usos previstos en dicho ámbito con carácter general serán los siguientes:

- Refugio de embarcaciones, atraque, amarre y fondeo, así como los correspondientes a las maniobras.
- Usos vinculados a las actividades pesqueras, lúdicas y de transporte de pasajeros.
- Dentro de la lámina de agua se disponen los pantalanés flotantes, reflejados en los planos del presente documento. Si bien se les asigna un uso característico, Portos de Galicia podrá autorizar en ellos otros usos compatibles con base en la operatividad funcional del puerto, bien para dar respuesta a posibles demandas puntuales, bien para adaptarse a la evolución de la demanda de atraques.

Comprenden los usos prohibidos, entre otros:

Según lo establecido en el art 56.5 de la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia y salvo que medie la autorización prevista en el artículo 30.b), queda prohibido el desarrollo de actividades marisqueras y pesqueras en las aguas interiores del puerto constitutivas de la zona I.

### 6.8.- CUADRO RESUMEN

En el siguiente cuadro se resumen las superficies asignadas a cada uso diferenciado con base en la zonificación funcional descrita en los apartados precedentes.



| CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES DEUP BURELA  |  |                        |                        |
|--|--|------------------------|------------------------|
| USOS DEUP BURELA   |  | ZONA TERRESTRE         | ZONA LAMINA DE AGUA    |
| USO PESQUERO   |  | 61.218 m <sup>2</sup>  | 118 m <sup>2</sup> (*) |
| USO ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS  |  | 100.453 m <sup>2</sup> |                        |
| USO INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS   |  | 106.724 m <sup>2</sup> |                        |
| USO COMERCIAL  |  | 19.388 m <sup>2</sup>  |                        |
| USO NÁUTICO-DEPORTIVO  |  |                        | 278 m <sup>2</sup> (*) |
| USO MIXTO PESQUERO-NÁUTICO-DEPORTIVO   |  |                        | 96 m <sup>2</sup> (*)  |
| TOTAL ZONA DE SERVICIO TERRESTRE   |  | 287.783 m <sup>2</sup> |                        |
| TOTAL ZONA DE SERVICIO LÁMINA DE AGUA  |  |                        | 383.861 m <sup>2</sup> |
| SUPERFICIE TOTAL ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO   |  | 671.644 m <sup>2</sup> |                        |
| (*) La superficie de pantalanes se indica a título informativo, no computando esta a los efectos del plan por tratarse de instalaciones flotantes para atraque, no consolidadas como superficies terrestres. |  |                        |                        |

#### 6.9.- 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, sin perjuicio de las condiciones generales de la explotación portuaria de las instalaciones portuarias, 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 acorde con su título.

Su localización se justificará con base en su adecuación funcional para dar servicio al mayor número de embarcaciones, pero teniendo en cuenta también su adecuada integración en la explotación establecida para los muelles.

- Las embarcaciones oficiales, en coherencia con la naturaleza de su actividad, podrán atracar en cualquier zona del puerto, independientemente del uso que tenga asignado, con la autorización previa correspondiente.

Del mismo modo, los edificios e instalaciones de los órganos de las administraciones públicas cuyas competencias que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 del TRLPEMM, podrán situarse en cualquier zona funcional del puerto en atención a esas competencias.

## 7.- PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA

La delimitación de la zona de servicio propuesta en al presente Delimitación de Espacios y Usos Portuarios comprende el conjunto de áreas a las que se ha asignado alguno de los usos básicos definidos en el presenta documento. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

### 7.1.- 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 5.3. Esta delimitación se justifica con los argumentos expuestos para la asignación de dichos usos.

Se incluyen dentro de la zona de servicio aquellos espacios terrestres recogidos en el Acta de Transferencia de 1982 y delimitados hacia el interior por el deslinde del dominio público marítimo-terrestre aprobado por la OM de 28/10/1996. Asimismo, se encuentran incluidas las posteriores ampliaciones de 1989, 1998 y 2011, descritas a continuación:

Los terrenos para la ampliación de la explanada en el arranque del dique se incorporaron a la zona de servicio del puerto mediante Acta de Adscripción a la Comunidad Autónoma de Galicia de bienes de dominio público marítimo-terrestre de fecha 24 de octubre de 1989.

Los terrenos para la ampliación del actual muelle pesquero se incorporaron a la zona de servicio del puerto mediante Acta de Adscripción a la Comunidad Autónoma de Galicia de bienes de dominio público marítimo-terrestre de fecha 30 de noviembre de 1998.

Los terrenos para la ampliación del muelle comercial se incorporaron a la zona de servicio del puerto mediante Acta de Adscripción a la Comunidad Autónoma de Galicia de bienes de dominio público marítimo-terrestre de fecha 4 de febrero de 2011.

Asimismo, se incluyen en la zona de servicio los terrenos adquiridos en 2010 por Portos de Galicia para la ejecución de las obras del proyecto complementario nº 1 del proyecto de ampliación del muelle comercial en el puerto de Burela y el vial de acceso directo a la zona portuaria uniendo la parte sur de la avenida de A Mariña directamente desde el sur con la avenida Arcadio Pardiñas mediante la calle de Río Landro.

Este vial, exclusivamente portuario, se integra en la zona de servicio del puerto en virtud de la Cláusula cuarta del Convenio de Colaboración suscrito el 18 de octubre de 2006 entre Portos de Galicia y la entonces denominada Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, en la actualidad de Infraestructuras e Vivenda, por la que Portos de Galicia asume la titularidad de este nuevo vial de acceso.

La delimitación de la zona de servicio terrestre puede apreciarse en el plano nº 3 del presente documento.

### 7.2.- ZONA DE SERVICIO DE AGUAS DEL PUERTO

El artículo 15.7 de la 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.

Se mantiene la zona de servicio actual del puerto, que incluye la transferida en 1982 y las posteriores ampliaciones de 1989 y 1998 y 2011 descritas en el apartado anterior.

## 8.- EFECTOS DE LA DELIMITACIÓN Y SUS MODIFICACIONES

### 8.1.- ALCANCE Y EFECTOS

1ª.- Los dos contenidos básicos del presente trabajo son la delimitación de la zona de servicio y la previsión de usos para sus distintas áreas.

En lo que se refiere a los usos previstos, puede considerarse que la asignación de estos tiene un carácter puramente instrumental de la delimitación, a fin de llegar de una forma razonada a la delimitación de la zona de servicio.

De ahí que las modificaciones que Portos de Galicia pudiera efectuar en la utilización de la zona de servicio no tendrán que exigir necesariamente la redacción de una modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, salvo que aquellas afectaran sustancialmente a la justificación de la delimitación contenida, conforme a lo establecido en la ley sectorial.

2ª.- La utilización de las diferentes áreas del puerto se efectuará de acuerdo con los usos básicos establecidos para ellas.

No obstante, Portos de Galicia podrá efectuar o autorizar en dichas áreas otros usos o actividades no previstos en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o se requieran para satisfacer necesidades de mayor interés público.

3ª.- La realización por Portos de Galicia de usos diferentes a los establecidos por la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en las diversas áreas de la zona de servicio, que supongan alteración significativa de los usos básicos asignados por aquel, exigirán su modificación.

Se considerará que una afección es significativa cuando su área de modificación exceda un 15% del área original, salvo si afecta a usos no portuarios, que en todo caso siempre tendrá carácter de alteración significativa.

La modificación de la Delimitación de los espacios y usos portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Portos de Galicia, con el informe previo de las Administraciones urbanísticas y del sometimiento del documento a información pública durante un plazo de 15 días.

4ª.- La disposición de los pantalanes flotantes reflejada en los planos del presente documento podrá variar en función de la demanda de uso. Asimismo, si bien se les asigna un uso característico, podrán ser compatibles con otros usos con base en la operatividad funcional del puerto.

5ª.- La disposición de las infraestructuras básicas portuarias podrán variar en función de la demanda de uso, así como la superficie destinada a dichas instalaciones.

6ª.- La distribución de actividades dentro de cada área se ha efectuado de forma puramente indicativa, pudiendo incluirse nuevas actividades o modificar el sector o modo en que se desarrollan las previstas, sin modificar la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, siempre que no se varíen los usos básicos del área.

### 8.2.- VIGENCIA Y MODIFICACIONES

1ª.- Las determinaciones de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios tendrán vigencia hasta que sea modificada o anulada.

2ª.- 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 portuario en más del 15%, o de un uso no portuario en cualquier caso.

3ª.- Se consideran modificaciones puntuales o no sustanciales de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios aquellas producidas dentro de la zona de servicio del puerto, motivadas por razones de explotación portuaria, que no supongan alteración sustancial al esquema de usos de las zonas funcionales del puerto, por no incluir variaciones en más del 15% de la superficie destinada a un uso básico, salvo que afectase a un posible uso de interacción puerto-ciudad, en cuyo caso se consideraría siempre como significativa.

También tendrá el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto.

Las modificaciones puntuales se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, si bien reducirán su contenido a justificar la modificación concreta que planteen a la delimitación y usos afectados, sin que deban someterse nuevamente a informe de las Administraciones Urbanísticas y demás órganos ajenos a Portos de Galicia.

Las modificaciones puntuales se incorporarán a la documentación de la presente Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios como un Anexo.

Las modificaciones sustanciales de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para la aprobación de la DEUP.

4ª.- El desarrollo de los proyectos de Obras Portuarias contempladas básicamente en esta Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, 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.

Para la ejecución de las obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes no será necesario que dichas obras estén contempladas en la DEUP, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto y se hallen incluidas, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

### **8.3.- DISPOSICIÓN TRANSITORIA**

1ª.- En virtud de lo establecido en el artículo 59.2 del TRLPMM, 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.

Conforme al artículo 227 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Municipal del ayuntamiento de Burela, el Sistema General Portuario está constituido por la zona de servicio del puerto.



La ordenación del ámbito portuario se realizará mediante el correspondiente plan especial de ordenación formulado por la autoridad portuaria según lo establecido en la Ley del suelo de Galicia y su reglamento y en la ley sectorial portuaria vigente.

De acuerdo con dicho artículo 227 de las Normas Urbanísticas, mientras no sea aprobado el plan especial la ordenación habrá de atender a lo dispuesto en la normativa portuaria. Se tendrán en cuenta además las siguientes normas transitorias hasta la aprobación del plan especial:

1. Gestión y tutela de las zonas de servicio (sistema general portuario): cualquier actuación en el suelo, de carácter urbano, portuario, deberá contar con la previa concesión o autorización, según sea el caso, de los organismos portuarios competentes.

2. Usos permitidos y prohibidos: los indicados en la legislación vigente en materia de puertos.

3. La altura máxima de las edificaciones (de coronación) será de 12 metros, exceptuándose de esta limitación aquellas instalaciones singulares destinadas al servicio del puerto, tales como depósitos, silos, torres de alumbrado y balizamiento, etcétera.

4. Normas estéticas: Las edificaciones deberán integrarse estéticamente en el conjunto del puerto, sin provocar rupturas con el entorno, por diseño, color, remates, etcétera, debiéndose cumplir con la normativa dictada por la Dirección Xeral de Patrimonio de la Xunta de Galicia en la zona donde sea de aplicación.

2º.- Conforme a lo establecido en la Disposición transitoria quinta de la Ley 6/2017, de 12 de diciembre, de puertos de Galicia, el presente documento de Delimitación de los espacios y usos portuarios se ajusta a lo dispuesto por los artículos 52 y 53 de dicha ley.

Santiago de Compostela, enero de 2019

Por PORTOS DE GALICIA  
Jefe del Departamento de  
Planificación Portuaria

D. Andrés Cervantes Refojos

Por PORTOS DE GALICIA  
Jefa de Área de Explotación y  
Planificación Portuaria

Dña. Ana Isabel Calzadilla Bouzón