

**III. JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA Y DETERMINACIONES  
DE ORDENACIÓN.**



Vigo, 16 ABR 1998

O SECRETARIO DA AGENCIA,

## 1. NATURALEZA Y ALCANCE DEL PLAN ESPECIAL

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

### 1.1. NATURALEZA URBANÍSTICA DEL PLAN.

La Sección Tercera del Capítulo I del Título I de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 24 de Noviembre está dedicada a regular la planificación, proyectos y construcción de los puertos de interés general.

Previa definición del tratamiento del espacio portuario como un sistema general en el planeamiento general municipal, el art. 18 de la Ley prevé el desarrollo de su ordenación mediante un Plan Especial de ordenación de los definidos en la legislación del suelo y del urbanismo.

El Plan Especial para el desarrollo de los sistemas generales está regulado en la legislación de carácter urbanístico y en la de carácter portuario de la siguiente forma:

1. Real Decreto Legislativo 1/1992 de 26 de junio por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana. A partir de este Real Decreto Legislativo 1/1992 se han modificado -suprimiendo numerosos artículos- los Reglamentos de Planeamiento, Gestión Urbanística, Disciplina Urbanística, Edificación Forzosa y Reparcelaciones mediante el Real Decreto 304/1993 de 26 de febrero.

Los principales artículos que definen, delimitan y regulan la tramitación de los Planes Especiales en el Texto Refundido de la Ley del Suelo vigente actualmente son: Artículo 84 que define los instrumentos de planeamiento y las clases de Planes, artículo 114 de tramitación de los instrumentos de planeamiento general y los artículos 115 a 119 de tramitación y aprobación de Planes Especiales y Programas de Actuación Urbanística. La Ley 11/85 de Adaptación de la Ley del Suelo a Galicia no introduce modificación alguna con incidencia en nuestro caso.

2. Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. La tramitación y aprobación definitiva del Plan Especial de Ordenación del sistema portuario está regulada en el Artículo 18 de esta Ley titulado "Consideración urbanística de los puertos". Los elementos esenciales contenidos en este artículo se orientan a solventar una tramitación eficaz que garantice a la vez las competencias de la administración urbanística y la necesaria consideración de la actividad del puerto como una actividad de interés general.

Los elementos esenciales de ambas leyes que regulan la elaboración, tramitación y aprobación del Plan Especial del Puerto de Vigo, son los siguientes:



Vigo, 16 de Agosto de 1998

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN,  
Asdo. FCO. Javier García Martínez

- El Plan General (P.G.O.U.) debe calificar como "sistema general portuario" la zona de servicio del Puerto de Vigo. En este sentido, por "sistema general" hay que entender un elemento urbanístico que determina la estructura básica de la ordenación del territorio, y que está destinado a satisfacer las necesidades del territorio en su conjunto, como es el caso de un puerto de interés general.

- La Autoridad Portuaria formula un Plan Especial para desarrollar el sistema general portuario.

- El Plan Especial debe tramitarse y aprobarse, de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.

- Antes de la aprobación definitiva, en un plazo de 15 días desde la aprobación provisional, la Administración urbanística competente debe trasladar el contenido de su resolución a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.

- Si el traslado a la Autoridad Portuaria no se realiza o ésta se pronuncia negativamente, la Administración urbanística no podrá proceder a la aprobación definitiva. En este caso se abren dos posibilidades: o bien se llega a un acuerdo entre ambas instituciones en el curso de 6 meses, o corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante.

En consecuencia el alcance y contenido del Plan Especial está reflejado claramente en la legislación antes referida. En su desarrollo, la Autoridad Portuaria formula el presente Plan Especial.

## 1.2. EL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL.

La zona de servicio terrestre del puerto de Vigo se extiende por los municipios de Cangas, Moaña, Vilaboa, Redondela y Vigo. Ello hace necesario definir con precisión el ámbito del presente Plan Especial.

En principio podría parecer que el Plan Especial debería comprender en su ámbito toda la zona de servicio del puerto pero, como se verá a continuación, existen una serie de razones para limitar su ámbito al término municipal de Vigo. Dichas razones son las siguientes:

- La mayoría de las infraestructuras, instalaciones, tráfico, y actividades portuarias en general, se localizan en el término municipal de Vigo, teniendo el resto de la zona de servicio un carácter general de reserva estratégica para la expansión y desarrollo del puerto en el futuro.

- La Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante exige que, en los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística, la zona de servicio de los puertos de interés general tenga la calificación previa de "Sistema general portuario". Al comienzo de la redacción del presente Plan



Vigo, 16 ABR 1998

SECRETARIO DA XERIFENIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

Especial sólo el municipio de Vigo disponía de un Plan General de Ordenación Urbana en vigor con la calificación de "Sistema general" para la zona de Servicio del puerto, y con la previsión de su desarrollo mediante un Plan Especial.

- El Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1992 de 26 de junio, establece que en el caso de Planes Especiales que abarquen territorios de más de un municipio será necesaria la tramitación y aprobación por instituciones supramunicipales (Diputación Provincial, Comunidad Autónoma, ...).

Por tanto, puede concluirse que tanto desde el punto de vista del contenido técnico del Plan Especial, como desde el punto de vista legal, así como desde el punto de vista de la sencillez de su tramitación y de la rapidez en su aprobación, se considera que el ámbito del presente Plan Especial debe limitarse a la parte de la zona de servicio terrestre del puerto ubicada en el término municipal de Vigo, y a la superficie de agua colindante con ella.

Todo ello, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria pueda formular, en el futuro, los Planes Especiales que procedan con un ámbito incluido en otros términos municipales a los que se extiende la zona de Servicio del puerto de Vigo.

La documentación justificativa de la delimitación de la zona de Servicio del puerto de Vigo, en el término municipal de Vigo, se adjunta en el Anejo nº 1 a la presente Memoria.

## **2. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE ORDENACIÓN DEL PLAN ESPECIAL**

### **2.1. LOS OBJETIVOS DEL PLAN.**

El desarrollo de las determinaciones de ordenación del Plan Especial del Puerto de Vigo parte de la siguiente secuencia metodológica:

- Análisis de las tendencias recientes de las principales funciones portuarias y tráficos marítimos como condición necesaria para la planificación del futuro del Puerto.
- Diagnóstico de la situación actual de las funciones y tráficos anteriores. En base a los estudios y análisis anteriores, y teniendo presente la evolución y experiencias de otros puertos y sistemas portuarios, se delimitan y evalúan los principales problemas -para superarlos- y los principales elementos positivos -para potenciarlos en el futuro-.
- Propuesta en base a los análisis anteriores, de la alternativa que se considera más adecuada para el desarrollo en el medio plazo del Puerto de Vigo. El



análisis de la evolución reciente y la situación actual y el pronóstico de los problemas y los elementos positivos de futuro, junto a la valoración de experiencias en distintos puertos, permiten formular el conjunto de propuestas para la ordenación y desarrollo territorial del Puerto de Vigo. Asdo.: Fco. Javier García Martínez

El desarrollo de los análisis y propuestas va dirigido a la consecución de los objetivos generales siguientes:

- Potenciar el desarrollo de la actividad del Puerto de Vigo, valorada a partir del reconocimiento de la gran importancia que históricamente ha tenido, tiene en la actualidad, y previsiblemente continuará teniendo en el futuro, en cuanto a desarrollo de actividades económicas y creación de empleo para la ciudad de Vigo. Se debe destacar la incidencia actual del Puerto en la creación y mantenimiento de las siguientes actividades y empleo directo: Autoridad Portuaria, Sociedad de Estiba, Consignatarios, Transitarios, Estibadores, Agentes Marítimos diversos (remolque, practica, amarre, etc.), Tripulaciones de pesqueros, Manipulación y tratamiento de pescado, Construcción y reparación naval, Transporte de pasajeros, Turismo y ocio en el Puerto. En cuanto a empleo indirecto cabe destacar las ocupaciones vinculadas a la Zona Franca y el empleo terciario inducido por las actividades directas. En conjunto el Plan ha de servir al objetivo general de revalorización del Puerto como elemento estratégico en relación al desarrollo de la actividad económica.

- Hacer compatibles el crecimiento del Puerto y el de la Ciudad, abordando de forma positiva las relaciones de todo tipo que se establecen entre ambos y resolviendo los problemas de integración en el sistema urbano. Es necesario asumir positivamente que el Puerto ocupa un espacio importante de la fachada marítima de Vigo, genera y polariza un importante nivel de tráfico terrestre pero, a la vez, es la principal infraestructura que ha creado actividad, riqueza y empleo para la ciudad y que, ordenado adecuadamente para su desarrollo futuro, debe continuar contribuyendo destacadamente al crecimiento económico de Vigo.

- Insertar adecuadamente el Puerto de Vigo en el sistema de comunicaciones terrestres metropolitano, regional e internacional, garantizando la eficacia y la eficiencia de sus conexiones y de sus condiciones para el intercambio modal.

- Por último el Plan Especial resuelve la ordenación pormenorizada de usos y actividades, instalaciones y servicios en términos de su regulación urbanística.

Los objetivos anteriores van muy unidos. Sin una comprensión del importante papel socio-económico del Puerto en la historia reciente, y en la actualidad de la ciudad y área metropolitana de Vigo, no se podrán asumir en toda su extensión y profundidad las propuestas de ordenación y desarrollo futuro. La experiencia reciente de los grandes puertos que más han crecido en los últimos años muestra una asunción por la ciudad de los grandes beneficios y también de los problemas que comporta la existencia del Puerto. Es necesario que el Plan Especial sea un documento de promoción del desarrollo del Puerto y a la vez de diálogo para resolver positivamente la inevitable tensión puerto-ciudad.



## 2.2. LOS CRITERIOS GENERALES DE LA ORDENACIÓN.

Vigo,

16 MAR 1993

O SECRETARIO GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO,

Asdo.: FCO. Javier García Martínez

Las Leyes de Régimen del Suelo y de Puertos del Estado definen los Planes Especiales como instrumentos para la ordenación y planificación física del Puerto. Partiendo de esta definición, la situación actual de cambios estructurales, transformaciones técnicas de las infraestructuras, e innovaciones en el sector de transportes aconsejan elaborar el Plan Especial bajo los siguientes criterios:

**1. Carácter flexible.** La fuerte dinámica de cambios que están experimentando los puertos más modernos, y el hecho de que buena parte de los espacios a planificar serán objeto de demanda por parte de empresas y agentes privados, aconsejan no presentar una oferta rígida que pueda no adecuarse a las necesidades técnicas de la demanda. La flexibilidad de algunas propuestas del Plan Especial no debe interpretarse como posibilidad de vulneración de la disciplina que imponga la normativa que se apruebe sino todo lo contrario: formulación de propuestas realistas que permitan la mayor adaptación de la demanda futura que es la que, en definitiva, hará crecer y desarrollarse al Puerto. Numerosas experiencias internacionales avalan la necesidad de hacer unas propuestas flexibles que puedan servir para atender las demandas portuarias de los próximos años.

**2. Globalidad e integración de proyectos.** Históricamente los puertos y las ciudades han crecido y se han desarrollado un tanto de espaldas, lo que se ha reflejado en una falta de armonía y de compatibilidad en las zonas de contacto puerto-ciudad. En el caso de Vigo, tanto el puerto como la ciudad han crecido a un ritmo extraordinariamente rápido, lo que ha supuesto una dificultad adicional a la hora de armonizar y compatibilizar el desarrollo conjunto de ambas instituciones.

Recientemente se han presentado proyectos tales como la remodelación de la zona central del Puerto en contacto con la Ciudad ("abrir Vigo al mar"), el cierre por razones de seguridad de algunos espacios portuarios a los que se permitía el paso de personas ajenas a las actividades portuarias, las conexiones de los sistemas de transporte terrestre con el Puerto, etc. en los cuales se ponen de manifiesto una serie de relaciones Puerto-Ciudad que deben ser armonizadas. Abordar cada cuestión a resolver con un proyecto aislado que no tenga en cuenta el resto de los problemas que pueden plantearse, puede dar lugar a la proliferación de iniciativas descoordinadas entre sí y que, en algunos casos, se presenten como incompatibles anulándose, de este modo, su eficacia. Por esta razón, el Plan Especial del Puerto de Vigo debe ser el instrumento de ordenación y planificación que integre, desde un punto de vista global, todas las propuestas urbanísticas de la Autoridad Portuaria.

**3. Análisis y planificación de la diversidad de tráfico y funciones.** De la misma forma que el Plan Especial trata desde una óptica global el conjunto de propuestas urbanísticas que comporta la actividad portuaria, también analiza y planifica globalmente y de forma integrada todos los tráfico y todas las funciones internas del Puerto. Las diferentes funciones y los diferentes



Vigo, 16 de Abril de 1983  
SECRETARÍA DE REFERENCIA,  
Asesor: D.º Javier García Martínez

tráficos se disputan un espacio portuario limitado, privilegiado y escaso, y por tanto, pueden entrar en conflicto. Es responsabilidad de la Autoridad Portuaria, a través del Plan, la previsión del crecimiento ordenado de todos los tráficoes y de la evolución de todas las funciones, con independencia de que se potencien las que se consideren más beneficiosas y las que presenten mejores perspectivas.

### 3. DESCRIPCIÓN DE LOS PRINCIPALES ASPECTOS DE LA ORDENACIÓN

Las cuestiones que tienen una incidencia urbanística más relevante en cuanto a ordenación y estructuración del espacio portuario son las siguientes:

1. Delimitación del espacio terrestre y marítimo que el Puerto necesita para sus actividades en el frente marítimo de la ciudad.
2. Ordenación funcional interna de los distintos ámbitos del espacio portuario.
3. Definición de las conexiones de los sistemas de transporte terrestre con el Puerto.
4. Reconversión de determinadas áreas portuarias hacia actividades compatibles con usos urbanos.

#### **3.1. ÁMBITO Y TRATAMIENTO GENERAL TERRITORIAL DEL ESPACIO PORTUARIO.**

Por lo que hace referencia al municipio de Vigo, la fachada marítima con más necesidad de ordenación es la que, en forma continua, se extiende desde la Punta do Muíño, en la Zona de Alcabre, hasta la Punta da Guía. El resto de zona de servicio del Puerto de Vigo, en Ríos, no presenta una necesidad de planificación especial a corto plazo (adicionalmente sus conexiones y accesos están pendientes del PERI V.02 de desarrollo por su vinculación a zonas no portuarias contiguas) y, al igual que la zona de servicio que se extiende por los municipios de Redondela, Vilaboa, Moaña y Cangas puede ser considerada como zona de posible expansión a largo plazo.

En el estudio y propuestas de planificación de los viales internos y de conexión externa del Puerto de Vigo se han tenido presentes las propuestas del Plan Intermodal de Transporte para la Ciudad de Vigo, redactado por el MOPTMA, y del Plan General de Ordenación Urbana. No obstante, el Plan Especial considera complementarias estas propuestas en relación a su interés para el propio Puerto.

La reconversión de áreas portuarias hacia usos y actividades compatibles con usos urbanos es una experiencia que han seguido numerosos grandes puertos comerciales en el mundo. Los criterios con que se han efectuado estas







Vigo, 16 ABR 1998  
O SECRETARIO DE XERENCIA.

### 3.3. ORDENACIÓN Y CONEXIÓN CON LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Como se ha descrito más arriba se encuentran en curso las obras de las principales infraestructuras viarias terrestres que garantizan, a corto-medio plazo, el encaminamiento del tráfico portuario por vías especializadas directamente conectadas con las redes de Autopistas, Carreteras y Autovías de interés general, hecho que ya se produce en el ámbito del puerto comercial con la entrada en servicio del tramo del acceso Norte al Puerto-Guixar desde la Autopista A-9.

Por otra parte, la reciente entrada en servicio del Túnel de las Avenidas ha permitido el encaminamiento del tráfico portuario, entre el puerto comercial y las dársenas de Bouzas, sin interferencias en la fachada marítima del ámbito central portuario; tráfico, que en una hipótesis razonable tenderá a disminuir y que disminuirá con seguridad cuando se ejecute el acceso a Bouzas desde la Avenida de Castrelos. Sin embargo, subsiste el problema derivado de la inexistencia de alternativas a las funciones poco definidas de la Avenida de Orillamar entre El Berbés y Bouzas previéndose, además, un tráfico de agitación en ejecución de los nuevos usos previstos en el ámbito central del Puerto.

A este respecto el Plan Especial mantiene la capacidad viaria de cuatro carriles en la Avenida de Orillamar hasta su intersección con la calle Coruña, previendo la construcción, en la citada Avenida, de dos glorietas, una en su intersección con la calle Coruña, y otra frente a la salida de El Berbés. La primera permitirá ordenar de una forma más eficiente los giros, y la segunda, que estará dotada de un paso inferior, permitirá separar el tráfico "de paso" por Orillamar del que genera el puerto pesquero. Entre la intersección con la calle Coruña y Bouzas el Plan establece una reserva viaria en el margen norte de la Avenida, la cual operará a largo plazo ya que precisa de la caducidad o reversión de una concesión, pero que permitirá disponer en su momento de una vía urbana de condiciones funcionales adecuadas para el tráfico largo en la fachada portuaria. Complementariamente se ordena, mediante una glorieta en las inmediaciones de las dársenas 1 y 2 de Bouzas, la intersección del Acceso Sur al puerto, en Bouzas, cinturón que tiene características de autovía. Esta glorieta permitirá transitoriamente la digestión del tráfico largo; pero, en la medida en que se vaya ocupando la Zona Franca podría ser insuficiente, por lo que se establece una reserva viaria adicional, inmediata a la Zona Franca, para el establecimiento de un enlace directo.

Asimismo el Plan Especial prevé la construcción de un paso inferior bajo la glorieta de la plaza de las Anclas para facilitar la conexión del Acceso sur al puerto con la Avda. de Orillamar.

En relación al ferrocarril, y teniendo en cuenta las conclusiones del Plan Intermodal del Transporte para la Ciudad de Vigo, el Plan Especial considera de gran interés estratégico potenciar el desarrollo del intercambio modal de la estación ferroviaria de contenedores de Guixar, facilitando al máximo su



conexión directa con los muelles portuarios. En este sentido el Plan prevé la inclusión en la zona de servicio del puerto de los terrenos de empacadora de basuras de Guixar, una vez que ésta sea trasladada.

Vigo, 16 de ABR 1988

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

Asimismo, el Plan Especial prevé la conexión ferroviaria de la Terminal de Transbordadores de Bouzas con el sistema ferroviario portuario.

Para terminar, sería conveniente que la Autoridad Portuaria, el Municipio y las demás Administraciones competentes elaboren un plan de transporte intermodal, tomando como eje la comunicación ferroviaria del Puerto y valorando las inversiones para su ejecución.

### 3.4. LA IDENTIFICACIÓN Y ZONIFICACIÓN DE LOS ÁMBITOS FUNCIONALES DEL PUERTO.

La propuesta de ordenación del espacio portuario se fundamenta en la identificación de zonas homogéneas, a los efectos de su calificación unitaria y ordenación pormenorizada. No resulta sencillo producir esta identificación, ya que en el ámbito del puerto coexisten usos e instalaciones no sujetas a una estricta ordenación funcional.

No obstante de una interpretación sistemática de la Ley de Puertos se concluye que pueden identificarse unos conceptos genéricos, que pueden expresarse urbanísticamente como usos del suelo y ser susceptibles de su concreción física para constituir subámbitos homogéneos de predominio de un uso, conceptualizado como principal, y compatible con otros usos subordinados que pueden conceptuarse como complementarios sin desnaturalizar el uso principal, que expresa el contenido funcional básico del despiece que se propone.

Por otra parte, del análisis sistemático y pormenorizado del espacio portuario, se concluye una zonificación con perspectiva de especialización que permite orientar la propuesta urbanística, la identificación de límites para las distintas funciones, así como la caracterización de homogeneidades en cuanto a los trazados, la posición de los edificios y la definición de condiciones unitarias de orden físico. Nuevamente se muestran eficaces, pese a su singularidad temática, las ideas disciplinarias de trazado y ordenanza, aquí muy determinadas por parámetros funcionales.

En el puerto de Vigo las zonas homogéneas que pueden identificarse con vocación de especialización son, en primera instancia, las que se vinculan a las funciones propiamente portuarias: los muelles comerciales y su ámbito de servicio e intercambio modal, que forman un espacio continuo de acceso restringido y, salvo excepciones, consolidado en sus trazas. Sobre este espacio descansa, fundamentalmente, la tarea de ordenación en la hipótesis de implementar y mejorar su adecuación funcional para los usos comercial-portuarios e industrial-logísticos. En el interior de esta gran zona pueden identificarse situaciones diversas. En los muelles y explanadas de Guixar, la especialización está motivada por su idoneidad para el tráfico de contenedores y mercancía general convencional, su vinculación a estaciones de FF.CC.



Vigo, 16 ABR 1978

especializadas, el acceso directo desde y a la autopista, la relación con el SEPRICAN y con la ZONA FRANCA, de mercancías, la disponibilidad de suelo para almacenes y oficinas, la racionalidad de los trazados y la gran capacidad viaria interna. La ordenación, que distingue tres subzonas a los efectos de trazado y posición de las parcelas edificables, sugiere la consolidación del subámbito norte como área logística produciendo una parcelación que permite la simultánea edificación de naves y oficinas, bien conectadas con las explanadas y con el viario perimetral.

En este mismo orden de primacía de lo comercial portuario debe considerarse el área oeste de Bouzas, donde se ordena la ampliación de la Terminal de Transbordadores complementariamente con la calificación y trazado de la Zona Franca. Encontrándose consolidada y prácticamente urbanizada la superficie de Zona Franca otorgada al Consorcio en régimen de concesión administrativa, la explanada Norte de Bouzas permitirá, con una mayor libertad de usos y cierta continuidad de trazados con aquélla, disponer de un amplio espacio conjunto especializado para el desarrollo del puerto.

Pese a sus limitaciones espaciales, el puerto pesquero de El Berbés constituye un ámbito perfectamente identificable por su importancia y funcionalidad. El Plan se limita a acabar y formalizar las obras de ampliación de superficie en ejecución, a recoger la Nueva Lonja de altura y a efectuar propuestas sobre la demolición y nueva construcción de algunos edificios.

Una cuarta zona importante por su situación e identidad funcional la constituye la de Industria Naval de Bouzas. En este ámbito, consolidado y colmatado por las concesiones en vigor, el Plan no establece otras determinaciones que las derivadas de la previsión funcional del espacio viario contiguo.

La explanada de Coia, con su expansión prevista, constituye una reserva de suelo para los usos industria naval y de avituallamiento y reparación de buques, con tolerancia para usos náutico-deportivos y oficinas.

Complementarios parcialmente de los anteriores ámbitos, se identifican y delimitan zonas de entidad superficial menor y muy consolidadas en su diversidad funcional actual. Nos referimos, por una parte, a las dársenas 1 y 2 de Bouzas y zona de contacto y al conjunto de manzanas y dársenas complementarias de Orillamar, donde el Plan regula fundamentalmente la continuidad de la diversidad existente orientando una vocación funcional más clara. Por otra, ha de considerarse la dársena nº 2 del Berbés, el muelle de Trasatlánticos y la dársena de La Lage, como espacios de funcionalidad comercial portuaria, identificados y delimitados en contacto con ámbitos mayores.

Adicionalmente, el despiece portuario incluye la consolidación de funciones complementarias: las náutico-deportivas, enclavadas en el ámbito central del puerto sin espacio para su ampliación y, con posibilidades de desarrollo en la identificada y ordenada área dotacional de Bouzas que, a uno y otro lado del acceso a la Zona Franca y Terminal de Transbordadores, se constituyen como espacios portuarios adscritos a la mejora de las condiciones dotacionales del



núcleo urbano de Bouzas. Asimismo el Plan prevé usos náuticos deportivos en las siguientes zonas: Punta del Molino (Alcabre), Explanada de Coja, La Laguna y Súa Casa (próxima a la playa de Arealonga).

El Plan Especial identifica y ordena el ámbito institucional portuario en el entorno de la Plaza de la Estrella, consolidando su ordenación en sus trazas actuales. Aunque forma un ámbito de ordenación separado por su gestión, en realidad se trata de una pieza urbana que puede relacionarse con el ámbito central del puerto en contacto con la ciudad.

Se trata, este último, de un conjunto de áreas portuarias destinadas a constituirse en piezas de una actuación urbanística concertada para la mejor integración del puerto con las zonas contiguas de la ciudad. El Plan Especial recoge, complementa y coordina esta compleja operación urbana, integrándola en las determinaciones normativas particularizadas para que la integración puerto-ciudad se produzca sin menoscabo de la eficiencia de la explotación del espacio portuario.

### 3.5. EL TRATAMIENTO NORMATIVO Y REGULADOR.

Como se ha señalado en el párrafo anterior, la propuesta de ordenación urbanística relaciona muy directamente las funciones y usos portuarios con la delimitación y trazados de las distintas áreas homogéneas.

Normativamente estas áreas homogéneas se configuran como los ámbitos de ordenanza siguientes:

#### ORDENANZA 1.

Alcabre - Bouzas.

#### ORDENANZA 2.

Zona Franca de Bouzas.

#### ORDENANZA 3.

Explanada Norte de Bouzas.

#### ORDENANZA 4.

Terminal de Transbordadores.

#### ORDENANZA 5.

Explanada de Coia.



Este documento forma parte do expediente n.º

- 4 3 3 2 / 1 1 1 -  
aprobado DEFINITIVAMENTE con esta data

Vigo, 16 ABR 1999

O SECRETARIO DE AUTORIDAD PORTUARIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

**ORDENANZA 6.**

Dársenas 1 y 2 de Bouzas y zona de contacto.

**ORDENANZA 7.**

Área dotacional pública de Bouzas.

**ORDENANZA 8.**

Industria naval de Bouzas.

**ORDENANZA 9.**

Orillamar.

**ORDENANZA 10.**

Muelles y dársenas pesqueras de El Berbés.

**ORDENANZA 11.**

Ámbito central del Puerto.

**ORDENANZA 12.**

Ámbito institucional portuario.

**ORDENANZA 13.**

Puerto comercial.

**ORDENANZA 14.**

La Lagoa - Ríos.

Siendo suficientemente significativos los títulos de las ordenanzas, no resulta necesaria aquí su descripción introductoria.

Interesa, sin embargo, comentar los aspectos reguladores de los usos del suelo, toda vez que constituyen en sí mismos una clasificación coherente de las funciones y actividades portuarias y, por otra parte, se proponen con un contenido muy directamente vinculado a la conceptualización que la propia Ley establece para el espacio portuario.



Vigo, 16 ABR 1997  
O SECRETARIO DE AGENCIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

El Plan establece la siguiente clasificación de usos:

- A. Comercial portuario.
- B. Tráfico de pasajeros.
- C. Avituallamiento y reparación de buques.
- D. Pesquero.
- E. Náutico-Deportivo.
- F. Industria en régimen general.
  - F.1. Industria naval.
  - F.2. Industria en régimen de perfeccionamiento activo.
  - F.3. Industria logística.
  - F.4. Industria frigorífica.
  - F.5. Industria alimentaria.
- G. Oficinas.
- H. Dotacional.
- I. Comercial
- J. Estación de servicio.
- K. Otras actividades portuarias

Los usos se conceptúan genéricamente, pero este rasgo de generalidad se excepciona para determinadas caracterizaciones de usos industriales, en función de su presencia específica en el puerto de Vigo. En este mismo sentido se ha desarrollado la subzona de industria logística, concebida como una actividad complementaria vinculada al intercambio modal y a su gestión, así como también a abrir la posibilidad de procesos de adición de valor a determinadas mercancías o tráficos.

Por otra parte, la sistemática de la normativa, dentro de su dificultad y especialización temática, se produce de forma convencional respecto a otras normativas de carácter urbanístico regulador, estructurándose en 4 secciones:

- I. Normas Generales.
- II. Normas de Ordenación.
- III. Normas Comunes.
- IV. Ordenanzas reguladoras.

Las Normas Generales, introducen las disposiciones de procedimiento, la regulación competencial y los conceptos básicos donde se produce la concurrencia entre concesiones y licencias, interpretados al uso de la doctrina jurídica más reciente (RDU 134 y 135 (1993), F.J. JIMÉNEZ DE CISNEROS CID y L. PAREJO ALFONSO).

Las Normas de Ordenación regulan la calificación urbanística, las definiciones, el uso del suelo, el control ambiental y los sistemas.



Vigo, 16 ABR 1998

O SECRETARIO DE AGENCIA,

Asdo.: Fco. Javier García Martínez

Las Normas Comunes establecen las definiciones confluyentes en todos los ámbitos de ordenanza.

### 3.6. EL ACABADO DEL PUERTO Y SU INFRAESTRUCTURACIÓN COMPLEMENTARIA.

Como es sabido, el puerto de Vigo presta servicio a las zonas más desarrolladas industrialmente tanto de Galicia como de Portugal (región Norte), extendiendo también su influencia a la Meseta castellana. Ello hace que este puerto presente una vocación natural para el movimiento de mercancía general, lo cual se constata observando que, en 1996, el 65,8 % de su tráfico global correspondió a este tipo de mercancía.

Dentro de la mercancía general, el puerto de Vigo ha venido destacando por el crecimiento de su tráfico de contenedores que, en los últimos 10 años, ha crecido a un ritmo anual medio acumulado del 8,16 %.

A su vez, dentro del movimiento de contenedores es necesario separar los dos grupos básicos: contenedores ro-ro (movidos sobre ruedas) y contenedores lo-lo (movidos con grúa). Durante los últimos 10 años, el crecimiento anual medio acumulado del tráfico de contenedores ro-ro ha sido del 6 % y el de contenedores lo-lo del 12 %. De mantenerse estas tasas de crecimiento, en los próximos 10 años se duplicarán las actuales cifras de tráfico, por lo que es necesario prever esta circunstancia en el presente Plan Especial.

En el caso del tráfico de contenedores ro-ro, la terminal de Transbordadores tiene aneja la denominada Explanada Norte de Bouzas que, con más de 100.000 m<sup>2</sup>, permite una reserva de superficie suficiente para este tráfico. En cuanto al número de atraques de la terminal, resulta fácil su ampliación hasta con 4 atraques más, en caso necesario (Ordenanza 4). Esta Terminal tendrá, asimismo, una conexión directa con la autopista A-9 y con la autovía de las Rías Bajas.

En el caso de contenedores lo-lo, la terminal de Guixar resultará insuficiente a medio plazo de continuar la tendencia de crecimiento de los últimos años. Por ello el presente Plan Especial prevé, además de la ocupación de los terrenos de la planta empacadora de basuras, la realización de las obras de avance del cantil de los muelles del Comercio y del Arenal, hasta dejar embebido el actual muelle Transversal (Ordenanza 13). De este modo se conseguirá la superficie necesaria, la cual gozará de una conexión directa por carretera con las mismas vías que la terminal de Transbordadores de Bouzas; ello, además de una conexión ferroviaria, también directa, con la estación de mercancías de RENFE -Guixar.



Vigo, 16 ABR 1998

O SECRETARIO DA AUTORIDADE PORTUARIA,

Con el nivel de infraestructuras básicas existentes en el puerto más las que se prevén en el presente Plan Especial, se considera que puede darse cobertura a las necesidades planteadas por cada una de las actividades portuarias. Sin embargo, no hay que olvidar que las infraestructuras básicas (muelles, diques, superficie terrestre, ...) deben ir acompañadas de las correspondientes redes de infraestructuras complementarias (abastecimiento, saneamiento, energía, ...) que se irán extendiendo, simultáneamente, a los nuevos ámbitos de expansión que se proponen en el Plan.

Existen, sin embargo, derivados del desorden infraestructural que presenta la red de saneamiento de la ciudad, una multitud de colectores y canalizaciones que desaguan a la Ría, cuya reordenación y supresión (en su caso) debe ser abordada.

Las propuestas de implantación de nuevas redes de infraestructuras complementarias y ampliación de las redes existentes, pretenden la extensión del nivel de servicio actual a las nuevas áreas de expansión, mediante la realización de canalizaciones que, discurriendo por el viario principal de cada zona, engloben en la medida de lo posible la totalidad de las conducciones de infraestructuras de forma que puedan dar respuesta, además de a las necesidades puntuales de cada actividad concreta, a las futuras ampliaciones, extendiéndose a la totalidad del ámbito ordenado.

En este sentido, los trazados de las nuevas redes de infraestructuras que se indican en los Planos de Ordenación, deben entenderse como reservas de canalizaciones que permitan albergar las restantes infraestructuras no indicadas en los planos (fibra óptica, redes de señalización, etc.).

En segundo lugar, se indican en los planos las conexiones de las redes de infraestructuras a lo largo de la Avda. de Orillamar, en particular la red de abastecimiento de agua, que permitirán la completa autonomía de estos servicios en el ámbito del Puerto, al tiempo que garantizarán (en el caso del abastecimiento de agua) la interconexión de las acometidas a través de una nueva conducción.

En relación con la red de alcantarillado se propone la realización del Colector General de la Ría, definido en el Plan Especial de Saneamiento Integral de la Ciudad de Vigo (PESIV), lo que permitirá la completa reordenación de los colectores y aliviaderos existentes en el ámbito del Puerto, garantizando la desaparición de los vertidos directos al mar. Esto obligará a abordar las consiguientes modificaciones en el trazado actual de los colectores internos, reconduciéndolos hasta su conexión con el nuevo Colector General.

En cuanto a los ámbitos de nueva expansión, se propone continuar la realización de redes de saneamiento con sistema separativo, tal como ya han sido realizadas





Vigo, 16 ABR 1998

O SECRETARIO DA XERARXIA,


en el relleno de Bouzas; en el caso de las áreas ya consolidadas, la paulatina implantación de redes separativas permitirá reutilizar antiguos colectores para la red de aguas pluviales.

ASO. I.C.O. Javier García Martínez

Vigo, Marzo de 1.998

EL DIRECTOR DE LA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE VIGO

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO  
DE EXPLOTACIÓN,

*[Handwritten signature]*  
  
*[Handwritten signature]*

LUIS LARA RUBIDO.

JOAQUÍN COLUNGA PÉREZ.

