

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

ORDEN de 22 de agosto de 2012, por la que se aprueba el Plan de Usos del Puerto de Garrucha (Almería).

Por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se ha elaborado el Plan de Usos del Puerto de Garrucha (Almería), ajustándose en su tramitación a los criterios de procedimiento establecidos en los artículos 9 y siguientes de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Se han cumplimentado los trámites de información pública mediante publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm. 3, de 5 de enero de 2012, de conformidad con lo establecido en el apartado cuarto del indicado artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre; y asimismo, conforme a este precepto, se solicitó informe sobre el Plan de Usos al Excmo. Ayuntamiento de Garrucha, en su condición de municipio afectado por razón de su ámbito territorial, y a las Administraciones siguientes, con competencias sectoriales que inciden en el ámbito portuario, de las autonómicas: Viceconsejería de Economía, Innovación y Ciencia, Viceconsejería de Turismo, Comercio y Deporte, Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Consejería de Agricultura y Pesca, Dirección General de Bienes Culturales de la Consejería de Cultura, Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería Obras Públicas y Vivienda, Delegación Provincial de Almería de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, según las denominaciones de tales órganos en el momento de solicitarse su informe; de las estatales: Delegación del Gobierno en Andalucía, Autoridad Portuaria de Almería, Capitanía Marítima de Almería y Servicio Provincial de Costas de Almería.

Del resultado de todo ello se recibieron e incorporaron al expediente los informes emitidos, en sentido favorable, por la Viceconsejería de Turismo, Comercio y Deporte, Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Secretaría General Técnica de la Consejería de Economía, Innovación y Ciencia, Delegación Provincial de Almería de la Consejería de Cultura, Delegación Provincial de Almería de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, así como por la Capitanía Marítima de Almería. Asimismo, la Dirección General de Pesca y Acuicultura de la Consejería de Pesca y Agricultura presentó comunicación indicando que no procede realizar ninguna alegación al proyecto.

Se solicitó informe a la Consejería de Medio Ambiente, de conformidad con lo previsto en el artículo 36.2.b) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, emitiéndose, informe en el que se concluye que el Plan de Usos del Puerto de Garrucha no debe ser objeto de Evaluación Ambiental de Planes y Programas.

Posteriormente, se reciben extemporáneamente los informes remitidos por la Delegación del Gobierno en Andalucía, emitidos por la Dependencia de Agricultura y Pesca de la Subdelegación del Gobierno en Almería y por la Comandancia de la Guardia Civil de Almería, así como el del Excmo. Ayuntamiento de Garrucha, emitido éste último con observaciones que determinan la conveniencia de introducir modificaciones en el documento para aprobación del Plan.

Tramitado el indicado procedimiento, el Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, en su sesión de 27 de junio de 2012, aprobó la Propuesta del Plan de Usos del Puerto de Garrucha, acordando su elevación a esta Consejería para su aprobación definitiva, órgano competente en virtud de lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre.

En su virtud, a propuesta del Consejo de Administración de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y de acuerdo con las facultades conferidas por el artículo 5 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía,

D I S P O N G O

Aprobar el Plan de Usos del Puerto de Garrucha, que se anexa a la presente Orden.

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, cabe interponer, potestativamente, recurso de reposición ante la Excmo. Sra. Consejera de Fomento y Vivienda, en el plazo de un mes desde el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, de conformidad con los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, o recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, ante

la Sala de lo Contencioso-Administrativo competente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, conforme a lo establecido en los artículos 10 y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sevilla, 22 de agosto de 2012

ELENA CORTÉS JIMÉNEZ
Consejera de Fomento y Vivienda

PLAN DE USOS DEL PUERTO DE GARRUCHA

GARRUCHA. ALMERÍA
Junio 2012

Í N D I C E

MEMORIA

1. Objeto del documento.
2. Antecedentes.
3. Situación actual de la zona de servicio.
4. Relación con el entorno urbano.
5. Ordenación Territorial y Planeamiento General.
6. Bases y objetivos de la ordenación.
7. Intervenciones de la propuesta.
8. Estimación de Inversiones.

PLANOS

ANEJOS

1. Objeto del documento

El objeto del Plan de Usos es establecer la ordenación funcional del puerto de Garrucha (Almería), de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

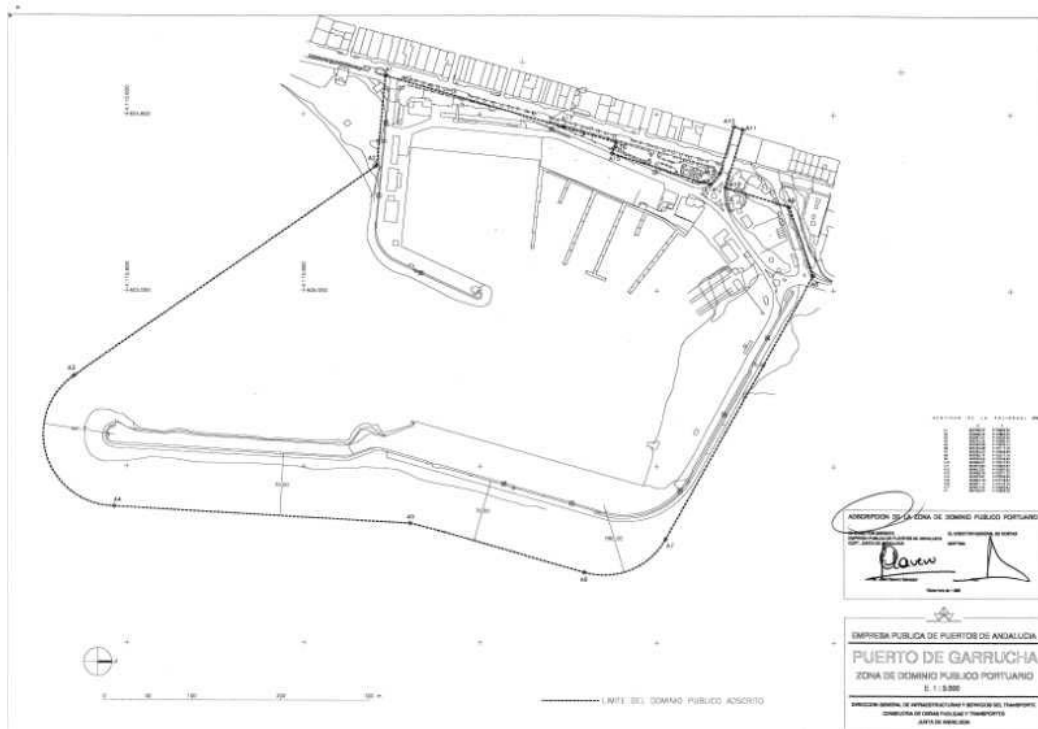
A tal efecto, el documento recoge:

- a. La delimitación física del recinto portuario.
 - b. La asignación de usos para los diferentes espacios que compondrán la zona de servicio portuario.
 - c. La justificación de la necesidad o conveniencia de los usos previstos
- *Delimitación física*
- El puerto de Garrucha fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el R.D. 3137/1983 de 25 de agosto.



Puerto de Garrucha (1984)

En 1996 fueron suscritos por la Dirección General de Costas y la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía el acta y plano de entrega y recepción de las instalaciones portuarias, recogiendo la delimitación del dominio público marítimo-terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma, y que ya incluía las obras ejecutadas de prolongación del dique.



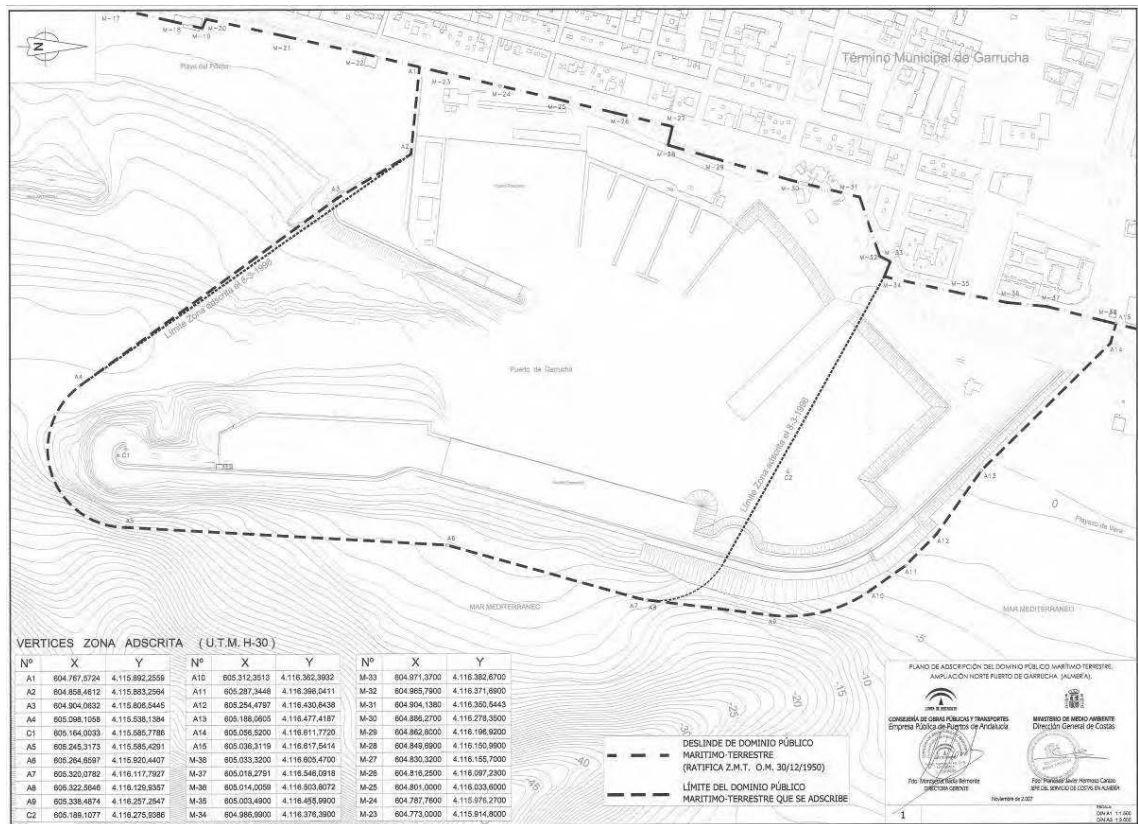
Acta de Adscripción de Dominio Público Marítimo-Terrestre y delimitación de la zona de servicio portuario



Puerto de Garrucha (1996)

En mayo de 2004 la Dirección General de Costas informa favorablemente la adscripción de los bienes de dominio público marítimo-terrestre precisos para ejecutar el "Proyecto de delimitación de la zona de servicio del Puerto de Garrucha (Almería)", que se concretaría posteriormente en el "Proyecto de Construcción de Ampliación Norte. Puerto de Garrucha (Almería)-Obra Marítima", objeto igualmente de informe favorable en enero de 2007

De este modo, en noviembre de 2007 se firma acta de adscripción del Dominio Público Marítimo Terrestre necesario para la ejecución de las obras de ampliación al norte, formalizándose la ampliación de la zona de servicio.



Plano del Acta de Adscripción de noviembre de 2007.

Las obras de ampliación norte del puerto de Garrucha se desarrollan entre los años 2007 y 2009, con el objetivo fundamental de mejorar las condiciones operativas de la actividad comercial mediante el desvío del tráfico pesado hacia el acceso a la A-1200 a través de la prolongación de la Avenida del Puerto, permitiendo además ampliar la lámina de agua abrigada y disponer un nuevo varadero de dimensiones acordes a la actividad desarrollada en el puerto.



Puerto de Garrucha en 2008, con la ejecución de las obras de ampliación norte.

▪ *Asignación de usos*

El plan realiza una asignación de usos a cada uno de los espacios que componen el recinto del puerto de Garrucha, incluyendo las nuevas zonas generadas tras la ampliación realizada al norte que posibilita la mejora del acceso rodado del tráfico pesado con destino al muelle comercial, así como los nuevos rellenos conformados en torno al contradique que implican la incorporación adicional de una cuña del orden de 6.000 m² de bienes del dominio público marítimo-terrestre que no se recogía en el acta de adscripción vigente.

En cuanto al tráfico marítimo comercial, además de la mejora del acceso viario evitando las interferencias entre el tráfico pesado y las relaciones puramente urbanas a través del nuevo paso inferior, se propone el posible incremento de las superficies terrestres operativas.

Se plantea una remodelación de accesos y aparcamientos, la ampliación y mejora de la oferta náutico-recreativa, y la conformación de una nueva área técnica, mientras que las instalaciones pesqueras se concentran, fundamentalmente, en la ribera sur y el contradique.

Del mismo modo, se contemplan zonas para el desarrollo de usos compatibles con la actividad portuaria que se identifican, preferentemente, con espacios que

se sitúan a cotas diferentes de las de las explanadas portuarias, o presentan una mayor proximidad física y funcional a la trama urbana adyacente resultando segregadas de la primera línea del frente portuario operativo por viario de carácter estructurante.

▪ *Justificación de usos*

El puerto de Garrucha debe ser soporte de las funciones portuarias ligadas al tráfico marítimo comercial, la actividad pesquera y la práctica náutico-recreativa, acogiendo igualmente usos complementarios a las actividades portuarias básicas.

Deben acometerse aquellas intervenciones que consoliden y potencien el tráfico marítimo comercial en Garrucha que constituye el principal puerto comercial del sistema portuario autonómico, constituido por instalaciones de especialización pesquera y náutico-recreativa.

En este orden de cosas, cabe señalar que Garrucha constituye puerto base de una flota pesquera operativa cifrada en torno a 20 embarcaciones, resultando necesaria la adecuación de las infraestructuras y equipamientos pesqueros a la situación actual y previsiones de evolución del sector con el objeto de optimizar el uso del dominio público portuario.

La reciente ampliación al norte del puerto ha posibilitado un notable incremento de la lámina de agua disponible, estando prevista la puesta en servicio de nuevos pantalanes para uso recreativo en el año 2012, lo que permitirá completar la oferta de puestos de atraque para la flota deportiva hasta situarse próxima a los 600 atraques. Al alcanzarse este volumen de dotación en la infraestructura, resulta necesario impulsar igualmente la mejora en el resto de instalaciones y equipamientos prestados tanto a la flota como los usuarios recreativos, consolidando la posición de Garrucha en las rutas náuticas del extremo oriental de la península.

La función portuaria de carácter pesquero, deportiva y comercial encuentra además soporte, en cualquier caso, en el modelo de ordenación territorial fijado por el Plan de Ordenación del Territorio del Área del Levante Almeriense.

Atendiendo a su encaje en el subsistema portuario del levante almeriense, el puerto de Garrucha debe además albergar un área técnica de mayor dimensión, adecuadamente equipada para prestar servicio a las flotas profesional y recreativa que operan en el puerto, así como a las posibles embarcaciones en tránsito en la costa andaluza oriental.

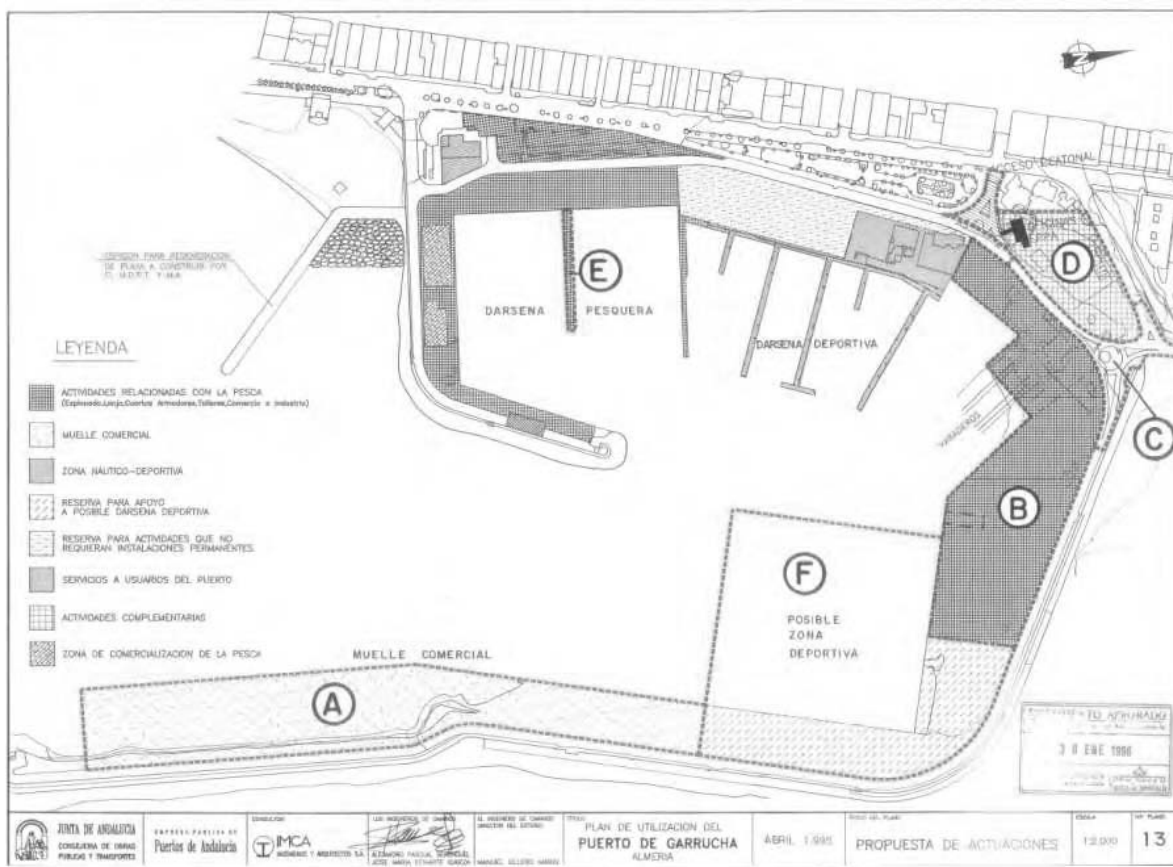
● **Evaluación ambiental**

Según informe de la Consejería de Medio Ambiente de fecha 2 de mayo de 2008, el Plan de Usos del puerto de Garrucha no debe ser sometido al procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas, sin perjuicio de que se lleve a cabo una evaluación de impacto ambiental de los proyectos que lo desarrollen si se encuentran comprendidos en el ámbito de aplicación de la normativa vigente.

2. Antecedentes

El puerto de Garrucha fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el R.D. 3137/1983 de 25 de agosto. Conforme a lo establecido en el apartado E.2 del anexo I, en fecha 8 de marzo de 1996 fueron suscritos por la Dirección General de Costas y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía acta y plano de entrega y recepción, formalizándose la delimitación de la zona de servicio portuaria.

En BOJA número 9, de 21 de enero de 1997, se publica la aprobación del Plan de Utilización del Puerto de Garrucha, que establece la ordenación del recinto portuario transferido.



Plano de Ordenación del Plan de Utilización de 1997.

La Dirección General de Costas, con fecha 13 de mayo de 2004, informa favorablemente la adscripción de los bienes de dominio público marítimo-terrestre precisos para el desarrollo del “*Proyecto de delimitación de la zona de servicio del Puerto de Garrucha (Almería)*”.

Del mismo modo, con fecha 9 de enero de 2007, da su conformidad al “*Proyecto de Construcción de Ampliación Norte. Puerto de Garrucha (Almería)- Obra Marítima*”, mediante el cual se materializará la ampliación hacia el norte del recinto portuario.

Con fecha 16 de noviembre de 2007 se firma acta de adscripción del Dominio Público Marítimo Terrestre necesario para la ejecución de las obras de ampliación al norte, formalizándose la ampliación de la zona de servicio.

En el año 2007 comienzan las obras de ampliación el puerto de Garrucha, que finalizan en diciembre de 2009, conformando el recinto portuario actual.

Como instrumento básico para la ordenación del dominio público portuario resultante, corresponde a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía la redacción del Plan de Usos del puerto de Garrucha, de acuerdo con la Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, que se somete a información pública y solicitud de informe a las distintas administraciones competentes.

Una vez completado el procedimiento de información pública y oficial del Plan, procede la introducción de modificaciones no sustanciales en el documento con objeto de dar respuesta a algunas de las observaciones planteadas, y que implican puntualizaciones en la definición de los *Usos en tierra*, y la edificación propuesta, concretándose éstas últimas en modificaciones del apartado 7.- *Intervenciones de la propuesta*, y la eliminación del Plano *ORD03 Propuesta de desarrollo de la ordenación*.

En consecuencia, se elabora el presente documento para Aprobación del Plan, de fecha junio 2012.

3. Situación actual de la zona de servicio

- **Localización geográfica**

El municipio de Garrucha se sitúa en el levante almeriense, dentro de la comarca de Vera, compuesta por los municipios de Antas, Bédar, Carboneras, Los Gallardos, Garrucha, Turre y Vera, que constituye zona de gran expansión turística y comercial. Dista 100 km de la capital y 8 km del centro turístico de Mojácar.

El puerto se integra en el núcleo urbano de la población, que cuenta con más de 5.000 habitantes, y que en origen fue un asentamiento de pescadores que aprovechaban los recursos de los caladeros cercanos, lo que explica la honda tradición marinera y pesquera del municipio. No obstante, el crecimiento y desarrollo tanto del puerto como de la ciudad se debe fundamentalmente a la exportación de yesos y minerales, que experimentó un gran auge a finales del siglo XIX, mientras que en la actualidad responde a la pujanza de las actividades turísticas y comerciales, aunque la pesca siga representando un sector de importancia en la economía del municipio.

La conexión de Garrucha con la red de carreteras de alta capacidad se realiza mediante la A-370 hacia el oeste y la A-1200 hacia el norte que enlazan con la A-7 en sentido hacia Almería y Puerto Lumbreras, respectivamente.

El aeropuerto de Almería se sitúa a una distancia en torno a los 80 km.



Conexiones territoriales

La privilegiada situación del puerto de Garrucha, rodeado del casco urbano del municipio, permite que el recinto portuario disponga de todo tipo de servicios próximos.

Los datos más significativos del puerto son los siguientes:

- Coordinadas
 - Latitud: 37° 10' 48,4" N
 - Longitud: 1° 48' 55,2" W
- Superficie de la zona de servicio 37 ,1 Has
 - Agua 23,3 Has
 - Tierra 13,8 Has
- Calado en bocana 13,0 m (BMVE)
- Carrera de marea 0,40 m
- Línea de atraque pesquero 320m
- Línea de atraque comercial 470m
- Calado 3-12 m (BMVE)
- Atraques flota de recreo 249 embarcaciones (Club Náutico)
- Edificios e instalaciones para la actividad pesquera
 - Lonja 715 m²
 - Fabrica de hielo 20t/día 212 m²
 - Cuartos de armadores 60 locales 1.576 m²
 - Explanada para tendido de redes 700 m²
- Combustible.
 - Gasóleo A, B y gasolina s/p
- Área Técnica
 - Varadero
 - Foso
 - Travel 150 Tn

A 4,8 millas náuticas en dirección norte se localiza el puerto refugio de Villaricos, en el término municipal de Cuevas de Almanzora. A 12,7 millas al suroeste se localiza el puerto de Carboneras, que, aunque de carácter pesquero, desarrolla igualmente una incipiente actividad náutico-recreativa y cuya ampliación para implantación de nuevas infraestructuras y servicio náutico-recreativos está prevista, así como los dos puertos de interés general asociados a actividades industriales y gestionados por la Autoridad Portuaria de Almería.

Actualmente la zona de servicio del puerto de Garrucha comprende las siguientes áreas funcionales:

- *Tráfico Comercial.*- Se localiza en las explanadas adosadas al dique con una línea de muelle de 470 m y calados entre 6 y 12 metros, disponiendo de medios de carga y descarga, con entrada y salida de mercancías por carretera.
- *Actividades relacionadas con la pesca.*- Situadas en el contradique y la ribera, con lonja, fábrica de hielo, cuartos de amadores y zonas para tendido de redes.
- *Actividades náutico-recreativas.*- Club Náutico y deportivo situado en la zona de ribera, entre la dársena pesquera y la ampliación recientemente desarrollada al norte, con 249 puestos de atraque. Actualmente en ejecución los nuevos pantalanes en la lámina de agua generada tras la ampliación norte.
- *Área técnica con varadero y travel-lift.*- Localizada en el extremo norte del recinto portuario, entre el acceso al muelle comercial y la nueva dársena recreativa.
- *Espacios libres.*- Dispuestos en la zona de contacto con la ciudad en la ribera.



Situación actual de la zona de servicio

El puerto de Garrucha es base de operaciones pesqueras, náutico-recreativas y complementarias que conviven con el desarrollo del tráfico marítimo comercial.

● **Tráfico marítimo comercial**

Garrucha constituye el único puerto del sistema portuario autonómico con un tráfico comercial de importancia.

Se trata de un puerto eminentemente exportador, superando la exportación siempre el 99% del tráfico total. La principal mercancía exportada es el yeso natural a granel procedente de las canteras de Sorbas (aproximadamente a 30 kilómetros del puerto), superando hasta el año 2003 el 95% del tráfico.

Hasta ese año, otras mercancías que se cargaban por Garrucha eran la barita (1%), el mármol triturado (1%) y madera procedente de países nórdicos con un porcentaje máximo del 0,49%.

A partir de 2003, la exportación de yeso se situó en torno al 90% por la irrupción de caliza procedente de canteras de Antas (15 km de Garrucha) hacia países africanos con un 8% de la carga total, además de comenzar la descarga de pequeñas partidas de bobinas de acero laminado procedente de Rusia (700 y 1.003 t, respectivamente) con destino a importador comarcal de estructuras metálicas.

En 2004 se prolonga esa tendencia en la que la exportación de yeso se reduce (fue del 88%), frente a un aumento de la de la caliza (superó el 10%). El mármol y la barita se mantienen en torno al 1%, aunque la madera dejó de descargarse en Garrucha debido a la falta de espacio para almacenamiento, siendo captado dicho tráfico por las instalaciones portuarias de interés general de Carboneras que presentaban mejores condiciones logísticas.

El 99% de la mercancía exportada es a granel. La operación de carga está optimizada, alcanzándose rendimientos de 3.500 t/hora; y al resultar el yeso una mercancía muy barata en cuanto al flete, para que la cuenta de escala sea rentable es preciso que el tiempo de permanencia del buque en puerto sea el mínimo posible, ofreciendo el puerto de Garrucha óptimas condiciones al respecto, de tal modo que los buques no suelen sufrir demora.

Analizando los datos de la actividad comercial, se aprecia que tras un descenso importante de las operaciones en los ejercicios 2009 y 2010, en el año 2011 se está recuperando el nivel de operaciones de los años 2003 y 2004.

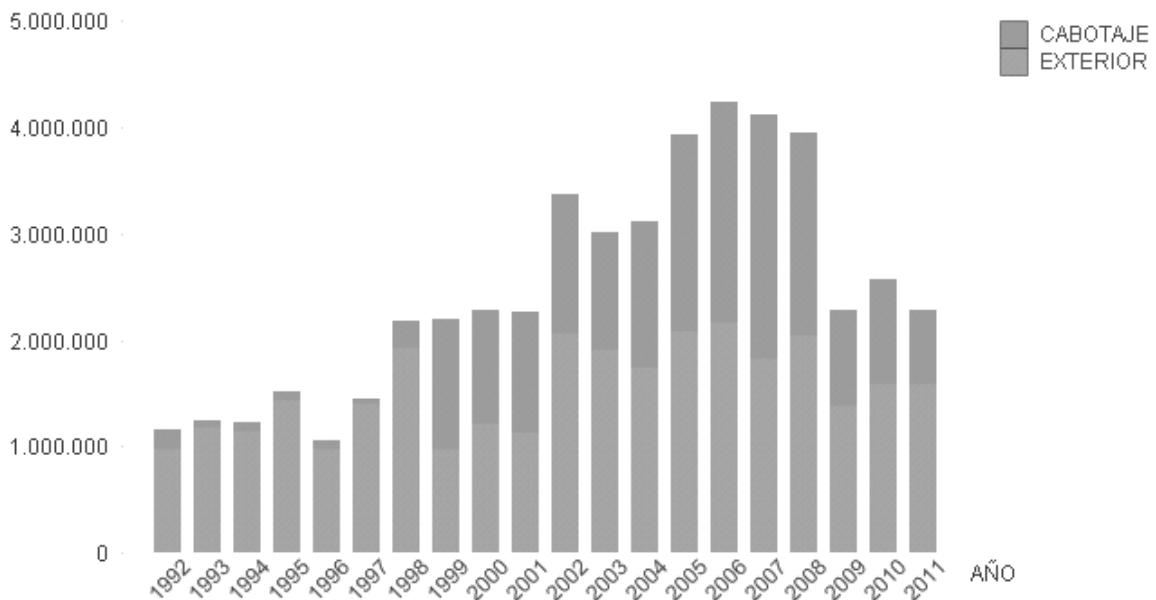


Tabla 1. Mercancías embarcadas en el puerto de Garrucha

En cuanto a los destinos, en los últimos años las relaciones principales de la mercancía (yeso) se han establecido con el Reino Unido y Estados Unidos, que acumulan entre ambos el 40% de la carga total. Un tercer destino porcentualmente considerable son los países nórdicos, que suelen superar el 22% de la carga. Los países africanos en general han supuesto porcentajes entre el 17% y el 25 % según años, quedando el resto para países sudamericanos y especialmente

caribeños con varianzas entre el 7,5% y el 11,5%. El número total de países a los que tiene destino la carga varía en torno a la treintena.

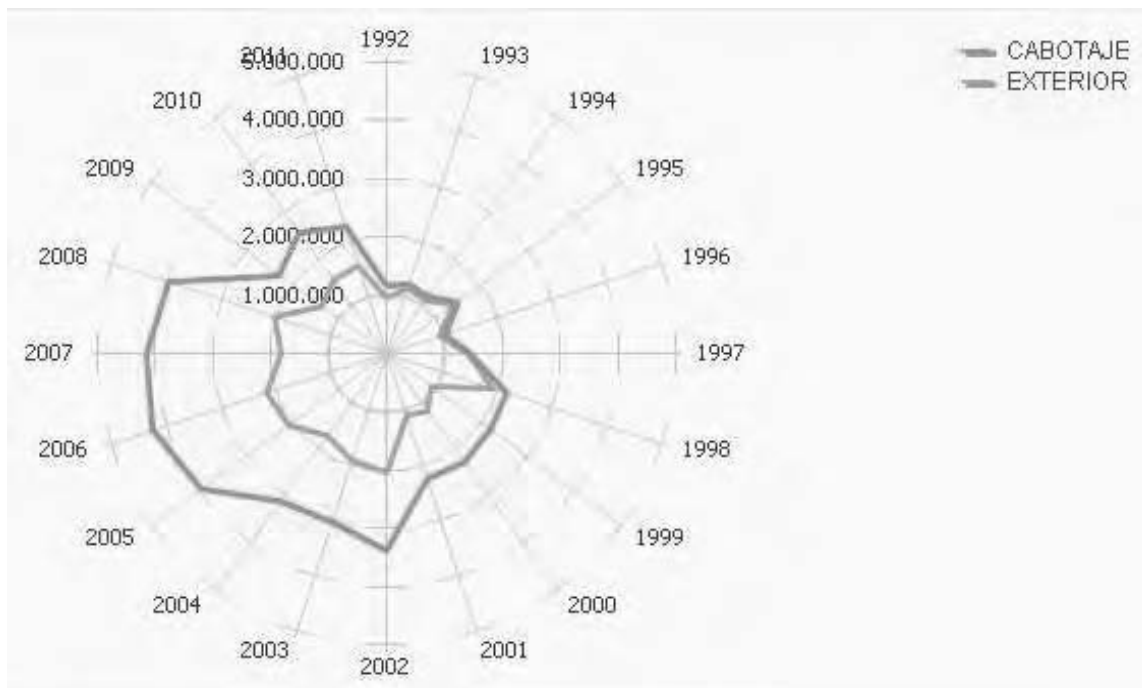


Tabla 2. Mercancías embarcadas en el puerto de Garrucha

• **Actividad pesquera**

Productos de la pesca fresca.

Las instalaciones pesqueras se sitúan en el muelle de ribera a sur y poniente, con una línea de atraque operativa de 320 m de longitud y un calado de 4 m. Cuenta con lonja, fábrica de hielo, locales para amadores y cámaras frigoríficas.

Las especies capturadas más comunes son la gamba, pulpo, melva y caballa. Dentro de éstas, destaca la gamba roja, con una proyección comercial muy importante.

Las paradas biológicas se realizan en mayo y octubre para los barcos de arrastre y en marzo y abril para el de cerco. Los artesanales y palangre no están sujetos a parada.

Analizando los datos estadísticos, puede apreciarse una acusada reducción de las capturas entre los años 1998 y 2008, descendiendo desde las 1.400 Tn a las 400, con un repunte en el ejercicio 2010 hasta las 1.200 Tn que no se ha visto acompañado de un incremento del importe de facturación, que alcanzó su máximo en 2007, superando los 7 millones de euros con unas capturas de apenas 850 Tn.

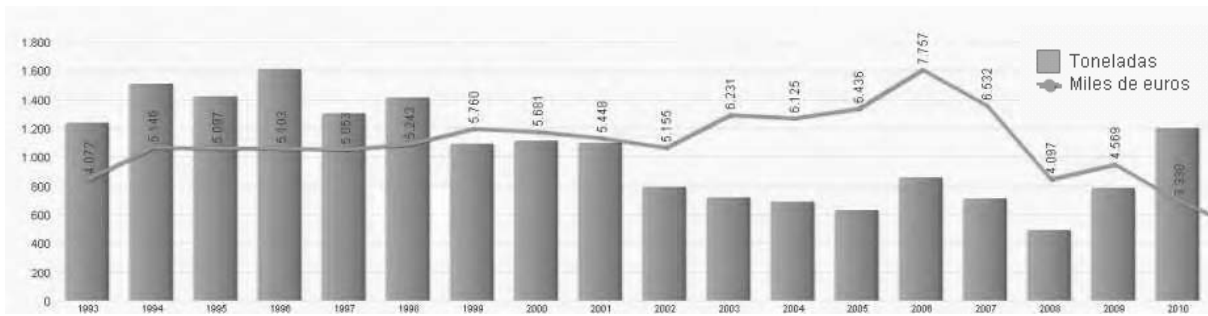


Tabla 3. Capturas y facturación anual

La explicación se encuentra analizando los datos de capturas y precios desglosados por especies, donde se aprecia un incremento importante de las capturas de peces que se simultanea con una reducción del precio desde 2007.

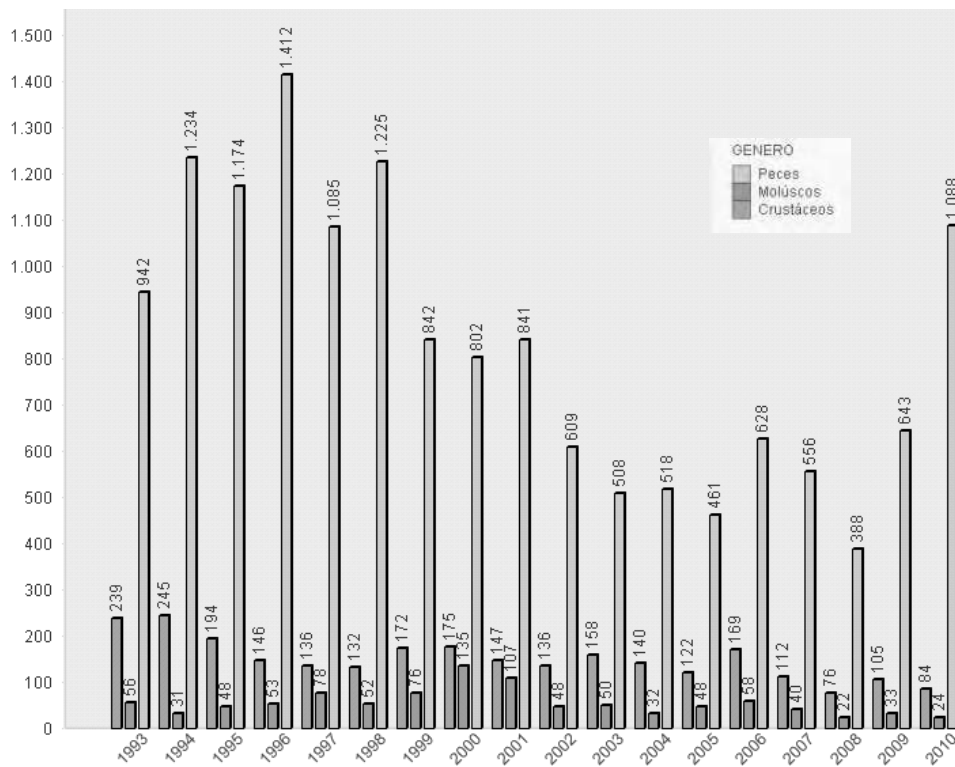


Tabla 4. Capturas desglosadas por especies

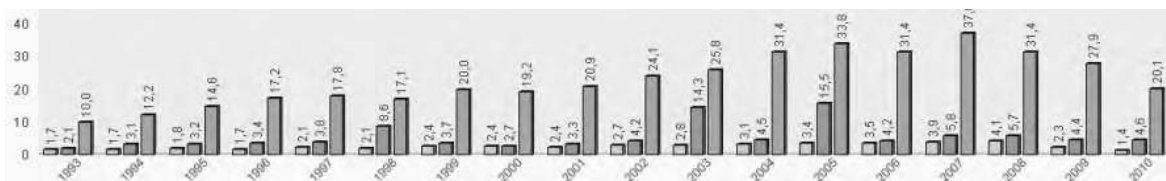


Tabla 5. Precio desglosado por especies

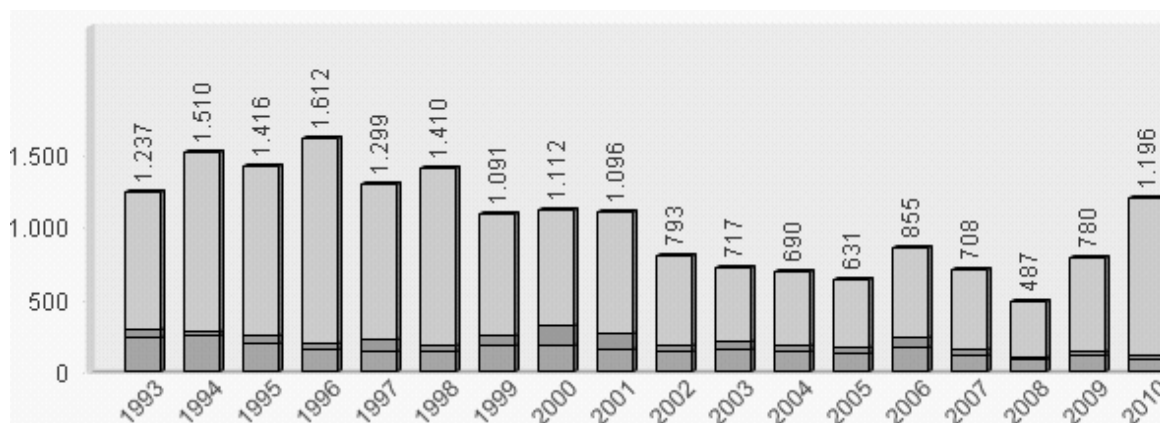


Tabla 6. Evolución anual de las capturas (Toneladas).

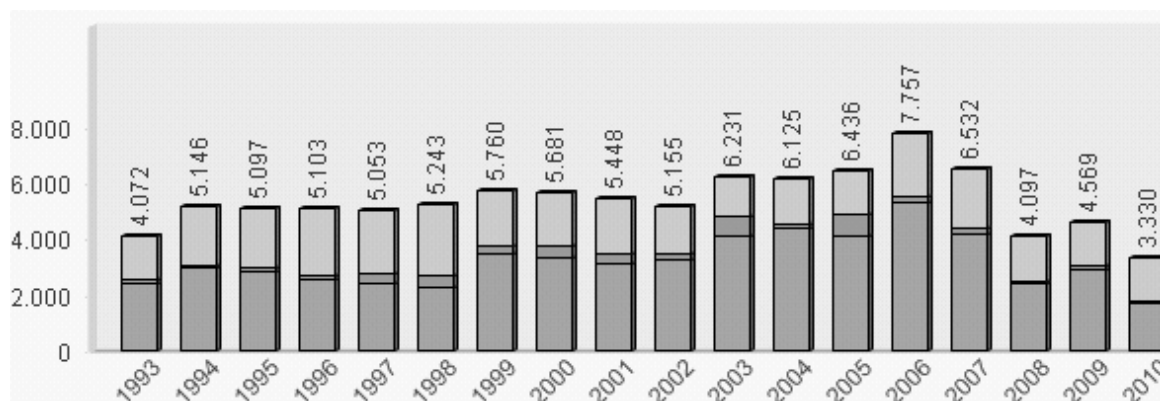


Tabla 7. Evolución anual del importe de las capturas (miles de euros).

Flota basada en el puerto

Actualmente la flota está en recesión, habiendo pasado de las 37 embarcaciones registradas en el año 2008 a 22 en la actualidad, estando previsto el desguace de dos embarcaciones más. La mayor parte de las embarcaciones son de eslora inferior a los 8 metros.

| | Arrastre | Cerco | Palangre | Artes menores | Otros | Total |
|---------------|----------|-------|----------|---------------|-------|-------|
| Embarcaciones | 12 | 1 | 1 | 8 | 0 | 22 |

Tabla 8. Caracterización de la flota pesquera

● **Actividad náutico-recreativa**

En la actualidad se realiza a través del Club Náutico de Garrucha, por medio de concesión administrativa, gestionando 249 puestos de atraque de esloras comprendidas entre 6 y 12 m.

En el pantalán que divide la zona pesquera de la deportiva, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía cuenta con una línea de atraque en gestión directa de 100 m y en ella 40 barcos deportivos. En otras zonas del pesquero, hay 36 embarcaciones de pequeña eslora (inferior a 6 m).

Las instalaciones del Club Náutico permiten prestar servicio de suministro de combustible (gasoil y gasolina), capitanía, duchas y restaurante.

La ampliación del puerto hacia el norte ha permitido generar una ampliación de la dársena interior en la que en la actualidad se están llevando a cabo las obras de construcción de nuevos pantalanes con capacidad prevista para 340 nuevos puestos de atraque de esloras comprendidas entre 8 y 18 m de eslora de acuerdo con la siguiente distribución.

AMPLIACIÓN de la OFERTA NÁUTICO-RECREATIVA

| ESLORA [m] | Ud |
|--------------|------------|
| 8 | 69 |
| 10 | 59 |
| 12 | 132 |
| 15 | 48 |
| 18 | 32 |
| TOTAL | 340 |

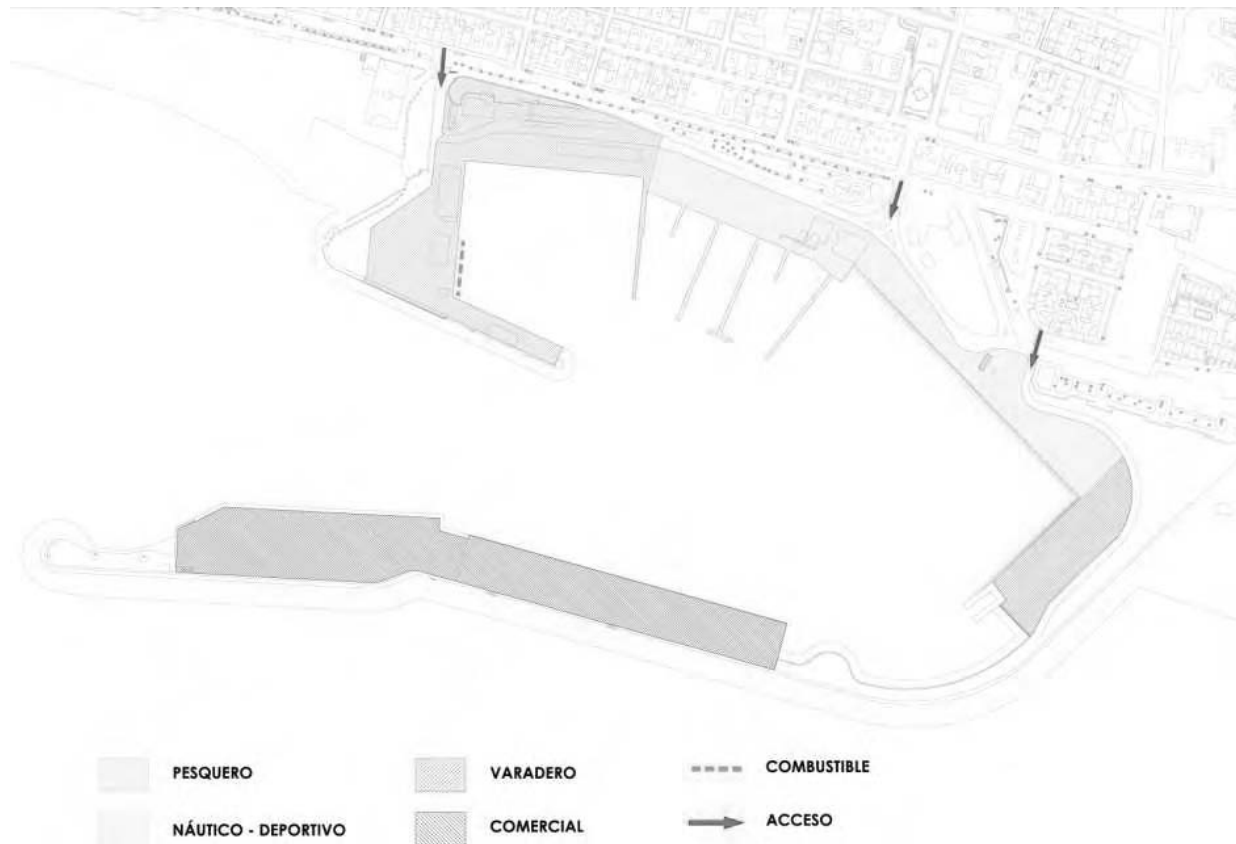
- **Instalaciones para la reparación de embarcaciones y suministro de combustible**

La ampliación del puerto ha significado conformar un nuevo espacio en el extremo norte del recinto portuario donde disponer una nueva área técnica de mayor extensión, dotada de foso y *travel-lift* de 150 Tn que ha sustituido al antiguo astillero que disponía de nave para talleres, rampa y explanada, próximos a las oficinas de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

El puerto cuenta con dos surtidores de combustible; localizándose el primero en la zona pesquera (gasóleo B) mientras que el segundo se ubica en la dársena deportiva (gasóleo y gasolina).

En la actualidad, una vez finalizadas las obras de ampliación hacia el norte del puerto, las actividades portuarias se desarrollan sobre una superficie terrestre operativa de extensión próxima a los 72.000 m², de acuerdo con la especialización según usos recogida en el siguiente esquema:

ZONIFICACIÓN ACTUAL



SUPERFICIES TERRESTRES. USOS PORTUARIOS ACTUALES

| USO | SUPERFICIE [m ²] | % |
|------------------------------|------------------------------|--------------|
| ACTIVIDAD COMERCIAL | 29.500 | 41,0 |
| ACTIVIDAD PESQUERA | 18.700 | 26,0 |
| ACTIVIDAD NÁUTICO-RECREATIVA | 17.200 | 23,9 |
| ÁREA TÉCNICA | 6.500 | 9,1 |
| TOTAL | 71.900 | 100,0 |

AGUAS PORTUARIAS. TIPOLOGÍA

| TIPO | SUPERFICIE [Ha] | % |
|--------------------|-----------------|--------------|
| AGUAS ABRIGADAS | 18,2 | 78,2 |
| AGUAS NO ABRIGADAS | 5,1 | 21,8 |
| TOTAL | 23,3 | 100,0 |

- **Ocupación del dominio público portuario.**

Las características principales de las autorizaciones y concesiones que actualmente se encuentran otorgadas en el puerto se detallan en los cuadros adjuntos:

AUTORIZACIONES

| CONCEPTO | TITULAR | FECHA INICIO | FECHA FIN | SUP. TIERRA [m ²] | SUP. AGUA [m ²] |
|---------------------------|---------------------|--------------|------------|-------------------------------|-----------------------------|
| TERRAZA BAR "EL ALMEJERO" | RODRIGUEZ ROS, JOSÉ | 18/04/2008 | 30/09/2010 | 113,3 | |
| BAR-RESTAURANTE | RODRIGUEZ ROS, JOSÉ | 19/11/2007 | 30/09/2010 | 367,5 | |
| BAR-RESTAURANTE | RODRIGUEZ ROS, JOSÉ | 19/11/2007 | 30/09/2010 | 367,5 | |

CONCESIONES

| CONCEPTO | TITULAR | FECHA INICIO | FECHA FIN | SUP. TIERRA [m ²] | SUP. AGUA [m ²] |
|------------------------------------|-------------------------------|--------------|------------|-------------------------------|-----------------------------|
| INSTALACIÓN DEPORTIVA | PUERTO DEP. DE GARRUCHA,S.A. | 07/08/1987 | 07/08/2017 | 2.912,0 | 12.159,0 |
| FÁBRICA DE HIELO | COFRAD.PESCADORES GARRUCHA | 20/11/1986 | 20/11/2016 | 390,9 | 0,0 |
| SUMINISTRO de COMBUSTIBLE PESQUERO | REPSOL C.P.Petrolíferos ,S.A. | 21/08/1996 | 21/08/2011 | 221,1 | 150,0 |

CONVENIOS

| CONCEPTO | TITULAR | FECHA INICIO | FECHA FIN | SUP. TIERRA [m ²] | SUP. otras [m ²] |
|-----------------------------|---|--------------|------------|-------------------------------|------------------------------|
| CAPITANÍA MARÍTIMA | DIRECCIÓN GENERAL MARINA MERCANTE | 06/08/2007 | INDEF. | 200,00 | |
| TUBERIA Y POZOS SANEAMIENTO | GESTIÓN DE AGUAS DEL LEVANTE ALMERIANSE, S.A. | 16/07/2009 | 15/07/2019 | 32,20 | 250,47 |

4. Relación con el entorno urbano

- **Breve reseña histórica del municipio e instalaciones portuarias**

La vinculación entre el pueblo de Garrucha y el mar, que queda recogida en el lema de su escudo, «Ex mari orta» (surgida del mar), se hace evidente cuando estudiamos el origen del municipio.

Las primeras menciones a Garrucha aparecen en el siglo XIV, cuando se hace referencia, a la existencia de un pueblo en la costa llamado Almoráic, a una legua de Mojácar en dirección a Vera. Su origen estaba asociado a unas pesquerías, principal punto de abastecimiento de las ciudades de Vera y Mojácar. Los pescadores musulmanes faenaban al amparo de la “Torre de Garrucha”, que lo protegía durante las incursiones cristianas, provenientes del cercano Reino de Murcia. Dicha torre fue destruida durante el terremoto de 1518. En la época musulmana, también existía un gran almacén de sal para guardar la procedente de Cabo de Gata, Dalías y Mazarrón, para su posterior distribución por el interior.

Tras la conquista por los cristianos en 1488, Garrucha cobra importancia como zona de paso de provisiones del ejército, así como por los recursos pesqueros existentes. Esta situación se mantiene en el siglo XVI, en el que se consolida su actividad pesquera y comercial, con tráfico de vino, esparto y mármol. Así, en 1526, Ramiro de Núñez, por encargo del emperador Carlos V, describe Garrucha como una población en la cual faenaban jábegas y barcas que daban trabajo a unos 300 pescadores, lo que suponía una fuente de ingresos crucial para las arcas de los municipios de Vera y Mojácar, de los cuales dependía.

A pesar de la importancia pesquera y comercial desarrollada hasta la fecha, Garrucha no tuvo un asentamiento de población estable por las continuas incursiones de los piratas berberiscos, que creaban un clima de gran inseguridad que no se solventó hasta finales del siglo XVIII, con la construcción de una casa cuartel en las Escobetas en 1766 y la finalización de la fortaleza de Jesús Nazareno en 1769. Estos hechos marcaron el crecimiento de Garrucha.



Garrucha (comienzos de s. XX)

El descubrimiento de las minas en la Sierra Almagrera en el siglo XIX, (especialmente la de plata en 1868), marca el inicio de la explotación minera en la provincia de Almería y convierte a Garrucha en la salida natural de buena parte del mineral obtenido en las minas de la comarca, transformándose en un importante centro de tráfico marítimo de plata, hierro y plomo. La creación de varias fundiciones en la zona, la construcción de un cable minero desde el Pinar de Bédar en 1887 y del ferrocarril minero en 1890, incrementarán su comercio, ya de por sí importante. Los grandes terratenientes y propietarios de las minas construyen grandes mansiones para el veraneo, con lo que incluso llegó a ser denominada «la pequeña San Sebastián». Como consecuencia de esta nueva situación, consigue la independencia de Vera en el año 1861.

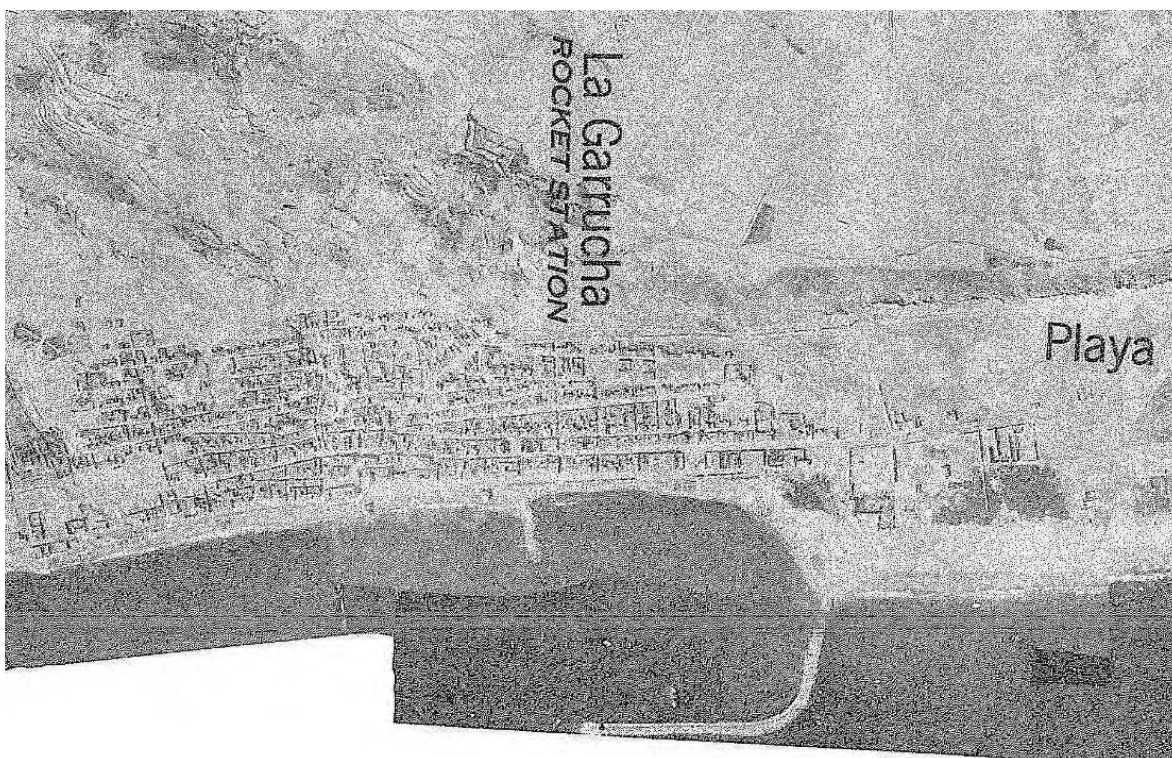
A principios de siglo XX, Garrucha sigue viviendo una febril actividad económica y social. En esta época se construyen casinos, pistas de baile y un club de tenis convirtiéndose en una ciudad moderna, dotada asimismo de servicio de agua potable, luz eléctrica y central de teléfonos.

La crisis industrial del primer cuarto de siglo provocada por la situación internacional (Primera Guerra Mundial, Crisis económico-financiera y de producción,...) convierte de nuevo a la pesca en la actividad económica esencial para la vida de la ciudad tras la bonanza generada por la minería, implicando la necesidad de creación de aguas abrigadas para los barcos, puesto que con anterioridad las operaciones de carga y descarga se realizaban en la ensenada, utilizándose la playa como depósito de mercancías y materiales.



Imagen del puerto desde el contradique, en 1936

La idea de la construcción del puerto se formaliza en 1888, con la redacción de una carta dirigida al Ministro de Fomento solicitando su construcción. Las obras no comenzarían hasta 1931, viéndose interrumpidas durante la Guerra Civil. A partir de la construcción del puerto, Garrucha se convirtió en el primer puerto del levante almeriense y uno de los más importantes del Mediterráneo en cuanto a actividad y a número de capturas.



Puerto de Garrucha (1942)

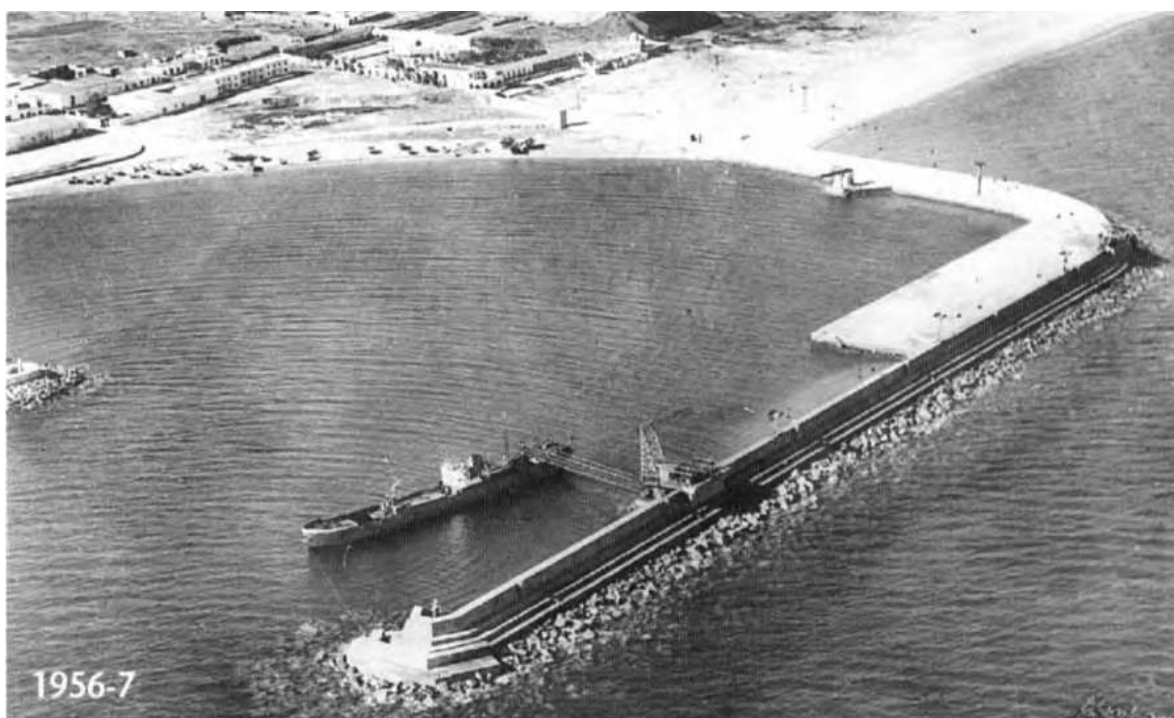
Entre 1942 y 1956 se realizan obras que suponen importantes progresos en la operatividad del puerto como son la prolongación y segunda alineación del contradique para la mejora del abrigo en la dársena pesquera, así como la ejecución del muelle pesquero.

De igual forma, en el dique se construye un nuevo muelle, generando una explanada utilizada para el almacenaje, carga y descarga de mercancías. También se aprecia el montaje de una grúa para las operaciones de carga y descarga de las embarcaciones de mayor capacidad.

La vinculación de la ciudad con la actividad pesquera queda marcada con varios hechos, como la inauguración en 1910 del Pósito de Pescadores de Garrucha, la construcción de la lonja de pescadores en 1962 (la actual data de 1995), mientras que el año en 1967 entra en funcionamiento el varadero.



Puerto de Garrucha (1956)



Puerto de Garrucha (1956)

Dadas las reducidas dimensiones del término municipal (apenas 40 Ha de terreno), mediante un acuerdo tripartito, los municipios de Vera y Mojácar cedieron terrenos a Garrucha en el año 1990, hasta alcanzar la dimensión actual del Término Municipal.

A finales de los años noventa se acometen nuevas obras para ampliar el calado de las embarcaciones, con el quiebro y prolongación del dique, en una primera fase, y la ejecución de nuevo muelle y explanada asociada, configuración que se mantiene prácticamente inalterada hasta que se acometen las obras de ampliación del recinto portuario hacia el norte en el año 2007.



Imagen de 1996 antes de la ejecución del muelle.



Puerto de Garrucha (2001)

En la actualidad, desaparecida prácticamente la actividad minera en el entorno, las actividades fundamentales para el puerto son la pesca y el tráfico comercial de yeso a granel procedente de Sorbas, con movimientos superiores al millón de toneladas anuales. Esta actividad, implica un tráfico rodado pesado de gran

intensidad hacia el muelle comercial, que necesariamente debe discurrir por el núcleo urbano, lo que ha hecho necesaria la ampliación hacia el norte completada en el año 2009 que contempla un paso inferior para liberar de tráfico de vehículos pesados los viarios urbanos de Garrucha, actualmente en ejecución, así como nuevas explanadas en el entorno del contradique.



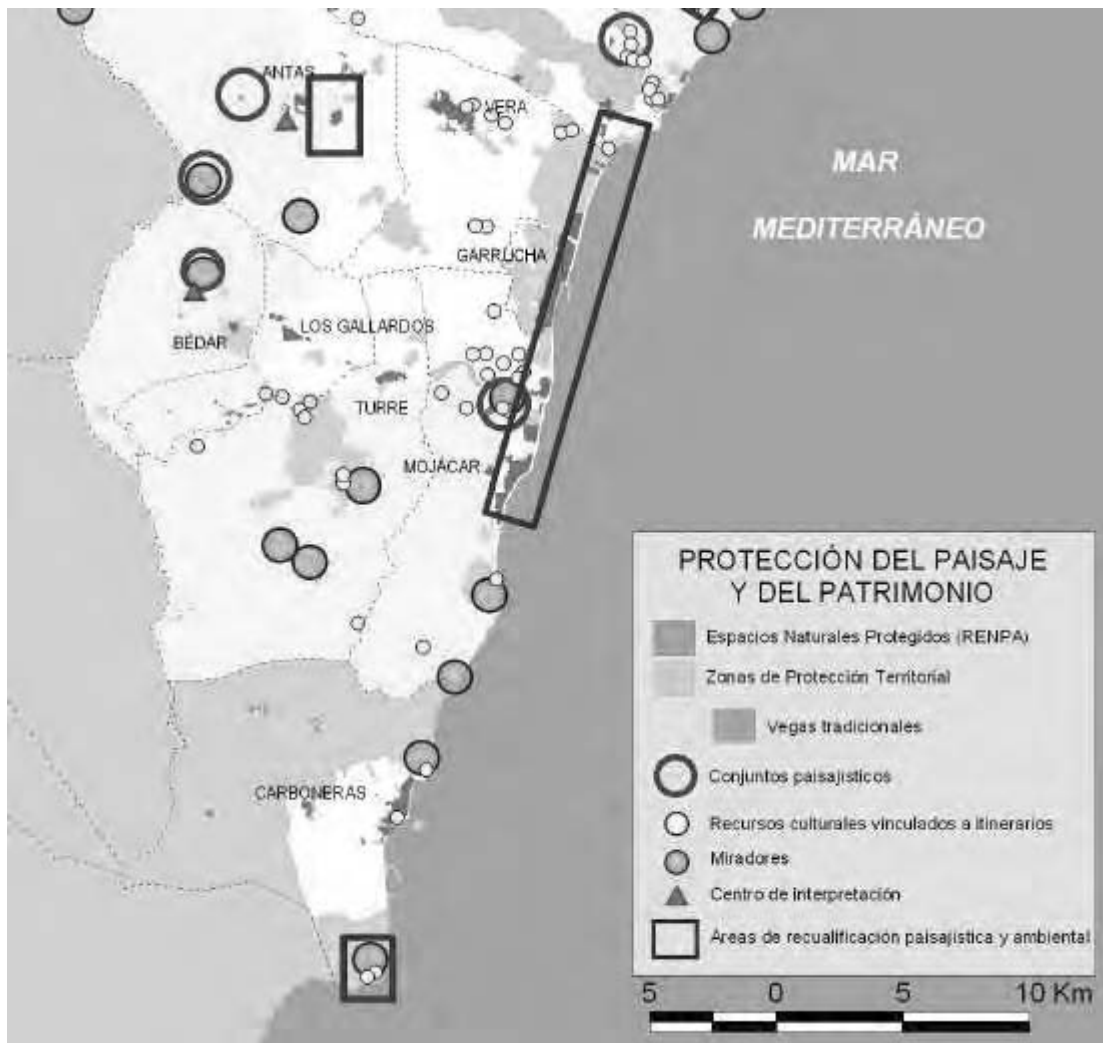
Puerto de Garrucha (2010)

5. Ordenación Territorial y Planeamiento General

Mediante Decreto 26/2009 de 3 de febrero se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio del Poniente del Levante Almeriense y se crea su comisión de seguimiento, como instrumento de planeamiento supramunicipal en cumplimiento de la ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y de acuerdo con la ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía.

El ámbito territorial del Plan de Ordenación del Territorio del Levante Almeriense comprende los términos municipales completos de: Antas, Bédar, Carboneras, Cuevas del Almanzora, Garrucha, Huerca-Overa, Los Gallardos, Mojacar, Pulpí, Turre y Vera.

El Plan de Ordenación plantea en las proximidades del Puerto de Garrucha, actuaciones de recualificación paisajística y ambiental.



En el Título Segundo de la normativa, en el capítulo III, se plantea la ordenación de los usos portuarios, que se desarrolla de la siguiente forma:

Capítulo Tercero. Ordenación de los usos portuarios.

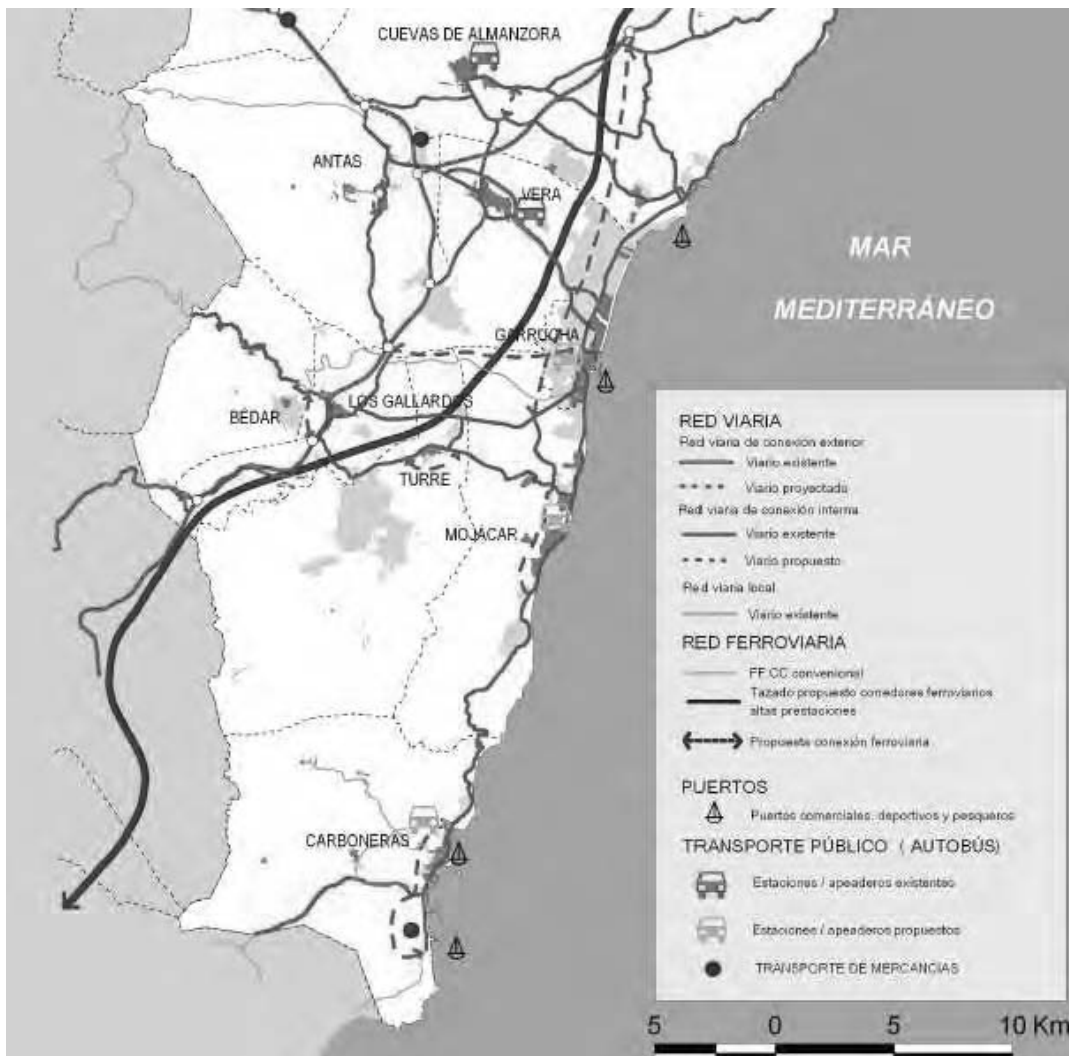
Art. 43.- Composición y objetivos en relación con el sistema portuario

3. La ordenación del sistema portuario se orientará a la consecución de los siguientes objetivos (N):

- a) Mejorar las relaciones entre los puertos y su entorno urbano, comarcal y regional mediante la mejora de las infraestructuras de comunicaciones y transportes y la ordenación física de los ámbitos de contacto entre instalaciones portuarias y áreas urbanas.
- b) Potenciar la oferta de amarres e instalaciones náuticas de uso deportivo y recreativo.
- c) Potenciar la infraestructura portuaria comercial de uso múltiple.
- d) Preservar el espacio costero con actuaciones que no afecten a la dinámica litoral, dando soluciones a las demandas y carencias, preferentemente mediante la ampliación y mejora de las instalaciones.

Art. 44.- Orientación funcional de las dársenas del sistema Portuario del Levante Almeriense.

3. Puerto de Garrucha: se orientará hacia un uso mixto comercial, pesquero y recreativo-deportivo. La ampliación del puerto hacia el norte permitirá dotar al muelle de un nuevo acceso para vehículos pesados y ampliar la lámina de agua destinada a atraques para uso recreativo y conformar un nuevo frente del espacio portuario en contacto con la ciudad donde ubicar usos portuarios y dotaciones y actividades complementarias.



La susceptibilidad a la erosión costera de este ámbito, con la importancia que este hecho adquiere en un destino turístico basado principalmente en el modelo de sol y playa, y la negativa influencia que las infraestructuras de abrigo ejercen sobre una costa inestable y de elevado valor ambiental y paisajístico, no aconsejan la creación de nuevas instalaciones portuarias, al menos hasta tanto se garantice su viabilidad territorial y ambiental. Para satisfacer la demanda existente, el plan propone recualificación funcional de la red portuaria, teniendo en cuenta las necesidades de mejorar los servicios a las embarcaciones y el uso social en las áreas deportivas, la necesidad de mejorar el tratamiento y almacenamiento de carga en tierra en el caso de Carboneras, y estudios que analicen la viabilidad de instalar dos nuevos puertos, uno en Mojácar y otro en Pulpí.

No obstante a más corto plazo puede ampliarse la oferta deportiva, fundamentalmente mediante la reorientación y potenciación de las dársenas existentes. Por su posición, el puerto de Garrucha es la localización natural para las actividades náuticas ligadas a la Zona de Reserva de actividades turísticas del Llano Central, entendiéndose dicha Zona como nudo estratégico de un destino turístico de calidad adecuadamente integrado con las infraestructuras existentes y previstas. Estas acciones sobre Garrucha son paralelas a la potenciación de las dársenas del Sur de Carboneras para tráficos de mercancías generales, con la previsión de un Área de Reserva para actividades industriales y logísticas, aunque siempre tratando de evitar la construcción de nuevas infraestructuras de abrigo.

La configuración de los espacios portuarios vinculados al turismo debe plantearse teniendo en cuenta la necesidad de una adecuada integración con los cascos urbanos cercanos, entendiéndose cada caso como una oportunidad de mejora del espacio urbano y valorando adecuadamente el reparto entre usos náuticos y no náuticos. En este sentido, se propone la instalación de equipamientos singulares en Garrucha y Carboneras, ligada a la ampliación del puerto pesquero para actividades deportivas, como motor de la diversificación de la oferta turística complementaria en este tramo costero. Aunque con programas menos ambiciosos, análogas reflexiones son válidas para el embarcadero de La Esperanza en Villaricos.

El marco urbanístico actualmente vigente está constituido por las Normas Subsidiarias, cuyo documento de Aprobación Definitiva fue publicado en BOP de 11 de agosto de 2003. En dicho documento se hace referencia al puerto, en el apartado de afecciones en el epígrafe *4.2 Legislación de aplicación*, aludiendo al Plan de Utilización y a la necesaria coordinación entre planeamiento sectorial y urbanístico, así como la necesidad de desarrollar un Plan Especial.

6. Bases y objetivos de la ordenación

La ordenación que se propone para el espacio portuario de Garrucha parte del reconocimiento de la situación actual del puerto con el objeto de dar respuesta a las demandas y potencialidades que se plantean sobre el espacio portuario considerando que deben atenderse las siguientes pautas básicas:

- La dimensión territorial del puerto de Garrucha, explotando su potencial como equipamiento de carácter supramunicipal en el ámbito subregional del levante almeriense, y de especial relevancia atendiendo a su proximidad a enclaves turísticos de notable envergadura y a su potencialidad de desarrollo como equipamiento singular de gran capacidad cualificadora.
- La dimensión social actual del puerto de Garrucha, que constituye el soporte de actividades de notable significación en su entorno urbano inmediato, hace necesario apostar por el desarrollo de las áreas que presenten una mayor rentabilidad económica y social y compatibilidad medioambiental garantizando su sostenibilidad. Se impone, por tanto, la mejora de la competitividad del tráfico marítimo comercial y la actividad pesquera, así como el desarrollo de un área técnica dotada de los adecuados medios al servicio de la flota profesional y recreativa, la dotación de servicios de calidad a flota y tripulaciones recreativas y propiciar la implantación de instalaciones que permitan la operación de embarcaciones ligeras. Del mismo modo, resulta necesario completar la integración del espacio portuario en la trama urbana adyacente eliminando edificaciones obsoletas, y mejorando las conexiones peatonales entre la ciudad y la explanada portuaria, con espacios que recualifiquen la ribera y propicien el desarrollo de actividades complementarias a las puramente portuarias.
- La singularidad del espacio portuario como discontinuidad en el dominio público marítimo-terrestre y plataforma cualificada de servicios con gran potencialidad en las opciones de desarrollo local, compatibilizando la necesaria integración del recinto portuario en la trama urbana como espacio de uso público con las limitaciones que imponen el desarrollo de las operaciones portuarias y las exigencias de seguridad y control.

En consecuencia, los objetivos generales de la ordenación propuesta son:

- Mejora del acceso rodado del tráfico pesado al muelle comercial, segregándolo del tráfico urbano mediante un paso inferior que permite mejorar la fluidez del mismo, la reducción del ruido y deterioro de las vías urbanas y mejora de la seguridad vial, mejorando la competitividad de esta actividad y contemplando la posible ampliación de las explanadas operativas asociadas a la línea de muelle y así como la continuidad en las alineaciones de éste que permita optimizar la operación de los buques.
- Mejora de la infraestructura y equipamiento portuario para el desarrollo de la actividad pesquera, partiendo de una reordenación de los espacios terrestres, reduciendo los recorridos viarios innecesarios y trasladando parcialmente la

actividad profesional y sus edificaciones auxiliares a la nueva explanada generada en el contradique.

- Ampliación de la zona técnica y mejora de los medios de izada, para su adecuación a los nuevos servicios a implantar, optimizando su posición en el recinto portuario.
- Reserva destinada a edificios de administración y servicios para la función comercial, pesquera y náutico-recreativa.
- Desarrollo de servicios a flota y tripulación de recreo, posibilitando además el desarrollo de actividades de carácter complementario en el campo del ocio y esparcimiento, así como ampliación de la dotación de aparcamiento para usuarios.
- Articulación de las relaciones del espacio portuario con su entorno, de acuerdo con las determinaciones de orden territorial y urbano, incluyendo la reordenación y mejora de la accesibilidad.

Las líneas de actuación fijadas se concretan en los siguientes objetivos operativos:

- ***Potenciación del tráfico marítimo comercial.***

Se hace necesaria una mejora de la accesibilidad rodada a las instalaciones destinadas al tráfico marítimo comercial, segregando el tráfico de vehículos pesados ligados al puerto de la movilidad de carácter puramente urbano. Del mismo modo, se contempla la ampliación de las explanadas destinadas a la actividad comercial ligada al objetivo de dotar a la línea de atraque de continuidad optimizando las operaciones, así como la posible implantación de aquellas infraestructuras y equipamientos necesarios para la captación de nuevos tráficos cuya operatividad y sostenibilidad resulte adecuadamente justificada en términos tanto económico-financieros como de integración urbana y territorial, redundando en un mejor aprovechamiento del dominio público portuario.

- ***Consolidación funcional de los espacios destinados a las actividades propias del sector pesquero.***

Es precisa una especialización funcional de las zonas destinadas a las actividades propias del sector pesquero, mejorando la accesibilidad terrestre a las instalaciones y equipamientos básicos, así como las condiciones para el desarrollo de las actividades para la comercialización y manipulación de productos procedentes de la pesca, ubicando las edificaciones en aquellos emplazamientos que optimicen la utilización del suelo y el desarrollo de las funciones productivas, y que se corresponden con la nueva explanada generada en el extremo del contradique. La liberación de espacio en la ribera provocada por la demolición de la pieza de cuartos de amadores, así como la eliminación de la continuidad del viario, permite ampliar la explanada operativa para la actividad pesquera tradicional.

- ***Nueva área técnica.***

Como resultado de la ampliación realizada, se localiza un área técnica de superficie superior a los 12.000 m², que dispone de foso de 9x25m para embarcaciones de tamaño medio. En este área técnica se prevé la localización

de edificaciones para esta actividad, con una superficie aproximada de 2.000 m².

La ejecución del paso inferior para el tráfico pesado con origen y destino el muelle comercial permite disponer un acceso que permita derivar el tránsito de vehículos pesados hacia el paso inferior y evitar conflictos con el tráfico urbano.

- ***Nuevos edificios destinados a administración y servicios.***

En torno al nuevo pantalán central náutico-recreativo se contempla la implantación de nuevos edificios de administración y servicios, así como los equipamientos básicos destinados a usuarios de la nueva zona náutico-recreativa actualmente en construcción.

- ***Ampliación de los servicios e infraestructuras para tripulación y flota recreativa.***

Con el objeto de alcanzar la dimensión crítica que rentabilice la explotación portuaria y permita el adecuado desarrollo del tejido náutico-recreativo de la zona, se hace precisa la consolidación de una oferta de servicios de calidad tanto para tripulaciones como flota recreativa, agotando las posibilidades de aprovechamiento de la lámina de agua abrigada disponible para función recreativa, y completando el catálogo de instalaciones y servicios.

- ***Desarrollo de las actividades complementarias de perfil urbano.***

Las explanadas de la ribera que no se destinan a la actividad profesional (pesquera y de reparación de embarcaciones), deben constituir soporte para la implantación y desarrollo de actividades complementarias a las portuarias, vinculadas fundamentalmente a la función náutico-recreativa, y que propicien una adecuada integración puerto-ciudad así como la consolidación de actividades lúdicas y recreativas vinculadas al sector turístico con el protagonismo territorial que corresponde a Garrucha en el levante almeriense.

Por ello, la funcionalidad del recinto portuario en ribera requiere una racionalización de las conexiones viarias, haciéndose necesario disponer un acceso específico para los usos náutico-recreativos en la zona norte, mientras que el acceso al recinto pesquero y a la nueva zona de embarcaciones ligeras se realiza por la zona sur.

Al reducir el tráfico rodado en la zona de ribera se hace posible recuperar espacios tanto para la actividad profesional como para el disfrute ciudadano y la actividad complementaria, conformando nuevos espacios peatonales próximos a la lámina de agua.

De esta manera, se plantean accesos específicos para cada una de las actividades implantadas en el puerto, evitando interferencias en las circulaciones de las distintas operaciones portuarias.

La diferencia de cota entre el paseo marítimo y la explanada de la ribera permite disponer aparcamientos bajo rasante, desde el acceso situado enfrente a la calle del Puerto, disponiendo con fachada a las nuevas áreas libres de tráfico rodado. Esta diferencia de cota puede ser utilizada para

disponer espacios libres sobre el aparcamiento permitiendo una visión privilegiada, a una cota más elevada y próxima a la lámina de agua.

El contacto con el frente de la ciudad se resuelve mediante una adecuación urbana del borde, adoptando tipologías visualmente permeables para los cerramientos que se hicieran necesarios para la operatividad de la actividad portuaria, especialmente en la zona pesquera y el área técnica. Además se plantea un nuevo acceso peatonal accesible frente a la Calle del poeta Cano Cervantes.

La ordenación de usos propuesta implica restringir el acceso rodado a las explanadas de ribera, optimizando la utilización de la primera línea del frente portuario, recuperando las zonas de mayor capacidad operativa para las tareas pesqueras y náutico-recreativas, y los posibles usos complementarios a éstas. De este modo, las actividades pesqueras se concentran en la ribera y la explanada del contradique, posibilitando la continuidad de la línea de atraque de la flota profesional en una longitud de hasta 350 m, así como en torno a 15.000 m² de explanada asociada, donde alojar las edificaciones y equipamientos demandados por el sector.

Por otra parte, la ampliación hacia el norte recientemente acometida hace posible la disposición en el extremo norte de la ribera, en contacto con el arranque del dique, de una nueva área técnica de superficie superior a los 12.000 m² mejorando las actuales condiciones operativas.

En cuanto a las actividades náutico-recreativas y de perfil complementario, se disponen en la ribera, permitiendo la ordenación adoptada alcanzar una oferta global superior a los 600 puestos de atraque para la flota recreativa, agotando la capacidad de la lámina de agua disponible, y destinar cerca de 12.000 m² de explanada a la función náutico-recreativa, incluyendo una rampa y explanada para embarcaciones ligeras en el Sur, en el contradique, y del orden de 20.000 a las actividades complementarias, incluyendo aparcamiento bajo rasante, espacios libres equipados y parcelas destinadas a edificación.

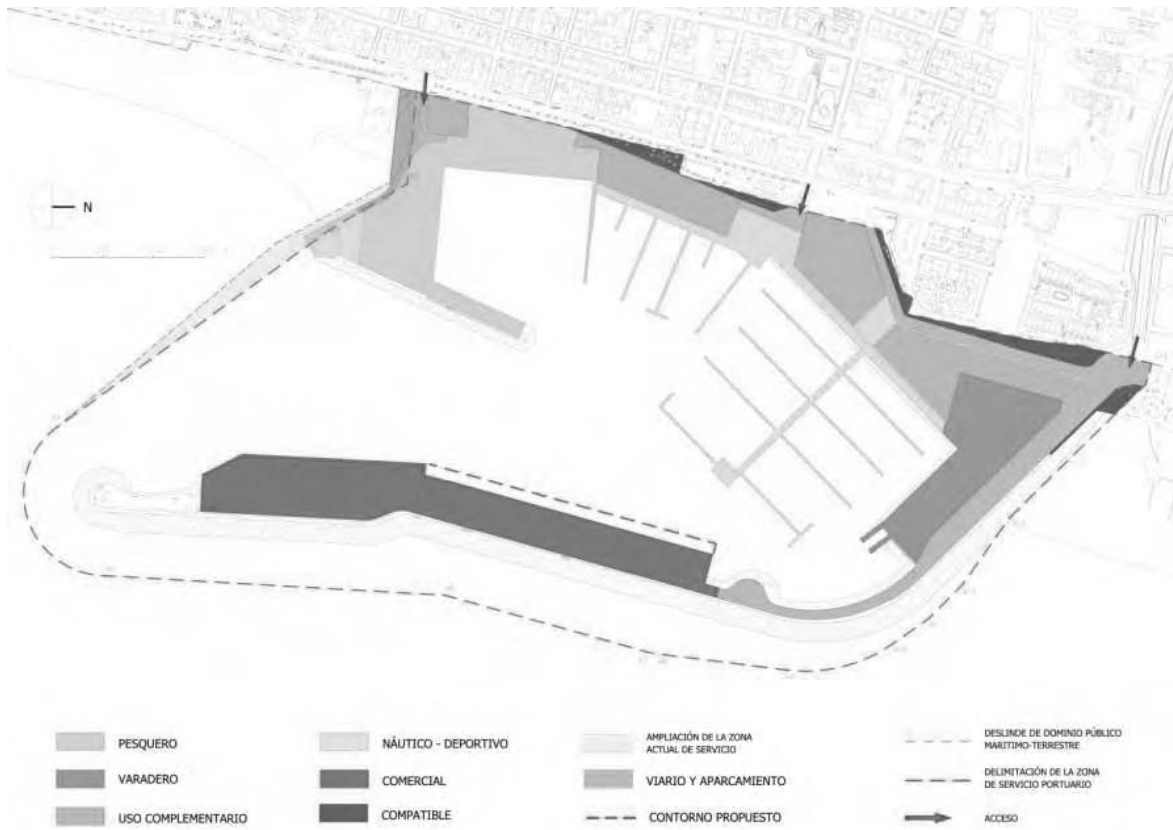
La zona de servicio portuario propuesta pasa de este modo a ocupar una extensión de 37,7 Ha, resultando necesaria la incorporación al actual espacio portuario, delimitado mediante el acta de adscripción de fecha noviembre 2007, de una cuña adicional de una extensión aproximada de 6.300 m² correspondiente a bienes del dominio público marítimo-terrestre para conformar la ordenación prevista en la zona del contradique.

La ordenación propuesta implica destinar del orden de 11,0 Ha a superficies terrestres útiles, correspondiendo el resto del dominio portuario a agua y obras de abrigo, según se recoge en el esquema y cuadro adjunto.

Resultarán admisibles modificaciones puntuales en la asignación de usos fijada por el Plan que resulten adecuadamente justificadas y que no signifiquen un incremento de la superficie inicialmente asignada superior al 20%.

En los casos en los que se plantee un incremento de superficie mayor, o la implantación de nuevos usos en localizaciones diferentes a las contempladas por el Plan, será necesaria la modificación de éste.

ZONIFICACIÓN PROPUESTA



SUPERFICIES TERRESTRES. USOS PROPUESTOS

| USO ASIGNADO | SUPERFICIE [m ²] | % |
|-------------------------------|------------------------------|--------------|
| ACTIVIDAD PESQUERA | 17.500 | 16,0 |
| ACTIVIDAD COMERCIAL | 24.135 | 22,0 |
| ACTIVIDAD NÁUTICO-RE CREATIVA | 12.860 | 11,7 |
| ÁREA TÉCNICA | 12.370 | 11,3 |
| ACTIVIDAD COMPLEMENTARIA | 20.775 | 18,9 |
| ADMINISTRACIÓN Y SERVICIOS | 2.015 | 1,8 |
| ACTIVIDAD COMPATIBLE | 5.150 | 4,7 |
| VIARIO ESTRUCTURANTE | 14.900 | 13,6 |
| TOTAL | 109.705 | 100,0 |

RESTO de SUPERFICIES del ESPACIO PORTUARIO

| TIPOLOGÍA | SUPERFICIE [Ha] | % |
|--------------------|-----------------|--------------|
| AGUAS ABRIGADAS | 18,2 | 68,2 |
| AGUAS NO ABRIGADAS | 5,4 | 20,2 |
| OBRAS DE ABRIGO | 3,1 | 11,6 |
| TOTAL | 26,7 | 100,0 |

La ordenación propuesta pone en carga la totalidad de la superficie disponible, tanto de agua como de explanada terrestre. Los usos admitidos en el ámbito portuario de Garrucha son los siguientes:

▪ **Usos en tierra:**

- **Actividad Comercial.-** Se admite la carga y descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías transportadas por medio marítimo, así como las operaciones asociadas al intercambio entre modos de transporte y otras tareas de carácter logístico ligadas al transporte marítimo comercial.
- **Actividades relacionadas con la pesca.-** Se ha dispuesto un área de uso pesquero en ribera y adosada al contradique, que permitir disponer edificaciones destinadas a la función pesquera, espacios para el tránsito rodado y movimiento de pertrechos, así como explanadas para el desarrollo de operaciones relacionadas con la actividad pesquera extractiva y, específicamente, el tendido de redes. La línea de atraque se desarrolla en continuidad desde la ribera sur hasta el extremo del contradique, destinándose al atraque, amarre, y aprovisionamiento de embarcaciones pesqueras, y la descarga de los productos de la pesca extractiva, destinándose las explanadas asociadas al acopio y reparación de redes, la disposición de cuartos para armadores, lonja, fábrica de hielo y actividades de transformación de la pesca, oficinas y, en su caso, de forma debidamente justificada, locales destinados a tiendas de venta de efectos navales y cantina, con una edificabilidad inferior al 10% del uso principal. No se permite la utilización de las explanadas para realizar mantenimiento, reparación de embarcaciones de ningún tipo, ni estancia de embarcaciones en época de invernada.
- **Actividades náutico-recreativas.-** En las zonas a las que se asigna esta función se permite la instalación de edificaciones para los siguientes usos: tiendas de venta de efectos navales, pañoles, escuela de vela, servicios de restauración y edificios para servicios higiénicos. Se prohíben aquellas actividades que puedan originar ruidos o causar molestias a los usuarios del puerto y vecinos del entorno, como discotecas o establecimientos de diversión nocturna.

En esta zona se contempla igualmente la posible implantación de los servicios de acogida a tripulaciones recreativas, servicios administrativos del puerto, así como la sede social e instalaciones de las entidades deportivas de carácter náutico que puedan instalarse en el puerto, así como de rampa para embarcaciones ligeras en la zona del contradique.

- **Uso pesquero y náutico-recreativo. Varadero.-** El área técnica se localiza en el extremo norte de la ribera y adosado al arranque del dique, disponiendo de foso para pórtico elevador y explanada de varada. Los usos permitidos en esta zona son aquellos directamente relacionados con la estancia en seco y reparación de embarcaciones, comprendiendo la instalación de los medios necesarios para el izado y botadura de embarcaciones (travel-lift, grúa, toro, etc.), y la implantación de talleres náuticos, punto limpio, y zona de mantenimiento, reparación y carenado de embarcaciones. También se admiten establecimientos destinados a la venta de efectos navales y el desarrollo de servicios directamente ligados a la náutica, en aquellas localizaciones que resulten en contacto con las zonas asignadas a la actividad complementaria, de tal modo que el acceso pueda realizarse a partir de éstas no interfiriendo en las operaciones del área técnica.
- **Actividades complementarias.-** Se ha previsto un espacio para el desarrollo de actividades complementarias de la actividad náutico-recreativa ligado al Paseo del Malecón y la Avenida del Puerto, viales en los que se sitúan los accesos a las instalaciones portuarias, y el contacto con el núcleo urbano.

En esta zona se permiten tiendas de venta de efectos navales, pañoles, servicios de restauración, locales y edificios para administración y oficinas, venta de pasajes y servicios higiénicos. Podrán disponerse terrazas mediante elementos desmontables, siempre y cuando no interrumpan la circulación peatonal y cumplan la normativa de accesibilidad y eliminación de barreras arquitectónicas.

Se prohíben aquellas actividades que puedan originar ruidos o causar molestias tanto a los usuarios del puerto como a los residentes en su entorno, como discotecas o establecimientos de diversión nocturna. Se contempla la posibilidad de disponer aparcamiento bajo rasante aprovechando la diferencia de cotas entre el Paseo del Malecón y la Avenida del Puerto y las explanadas portuarias.

En la zona de ribera próxima al área técnica se admite el aparcamiento de vehículos ligeros y ubicación de depósito de combustible en las proximidades del acceso rodado al pantalán fijo, que debe permitir el paso de vehículos de emergencias.

- **Uso compatible.-** En esta zona se permite el estacionamiento de vehículos ligeros, la disposición de un paseo peatonal equipado con áreas ajardinadas, carril bici y zona de paseo.

▪ **Usos en agua:**

- **Actividad Comercial.-** Ligada al muelle comercial deberán garantizarse la no ocupación del canal de acceso así como de la zona necesaria para la ejecución de las maniobras de aproximación y salida de buques en las adecuadas condiciones de seguridad.
- **Línea de atraque para la flota pesquera.-** Se contempla una línea de atraque específica para la flota pesquera que se desarrolla con continuidad desde la ribera sur hasta el extremo final del interior del contradique. En el pantalán que separa la dársena deportiva de la pesquera se podrá disponer el amarre de otra flota profesional (transporte de pasajeros, salvamento marítimo y actividades mercantiles de carácter lúdico y náutico-recreativo, y otros, siempre que sean usos relacionados).
- **Área de atraque para la flota recreativa.-** Se contemplan dos áreas de atraque específicas para la flota recreativa, una ligada al concesionario actual, entre la dársena pesquera y la nueva dársena generada con la ampliación norte del puerto, y otra asociada a la nueva dársena, en las que, se permite la instalación de elementos para el atraque y amarre de embarcaciones recreativas en puestos fijos a partir de pantalanés que no podrán exceder los 125 m de longitud.

Por la pasarela de acceso a las instalaciones de atraque no se permitirá el tránsito de vehículos ligeros ni de motocicletas, estando permitida únicamente la circulación de vehículos de emergencia y servicios.

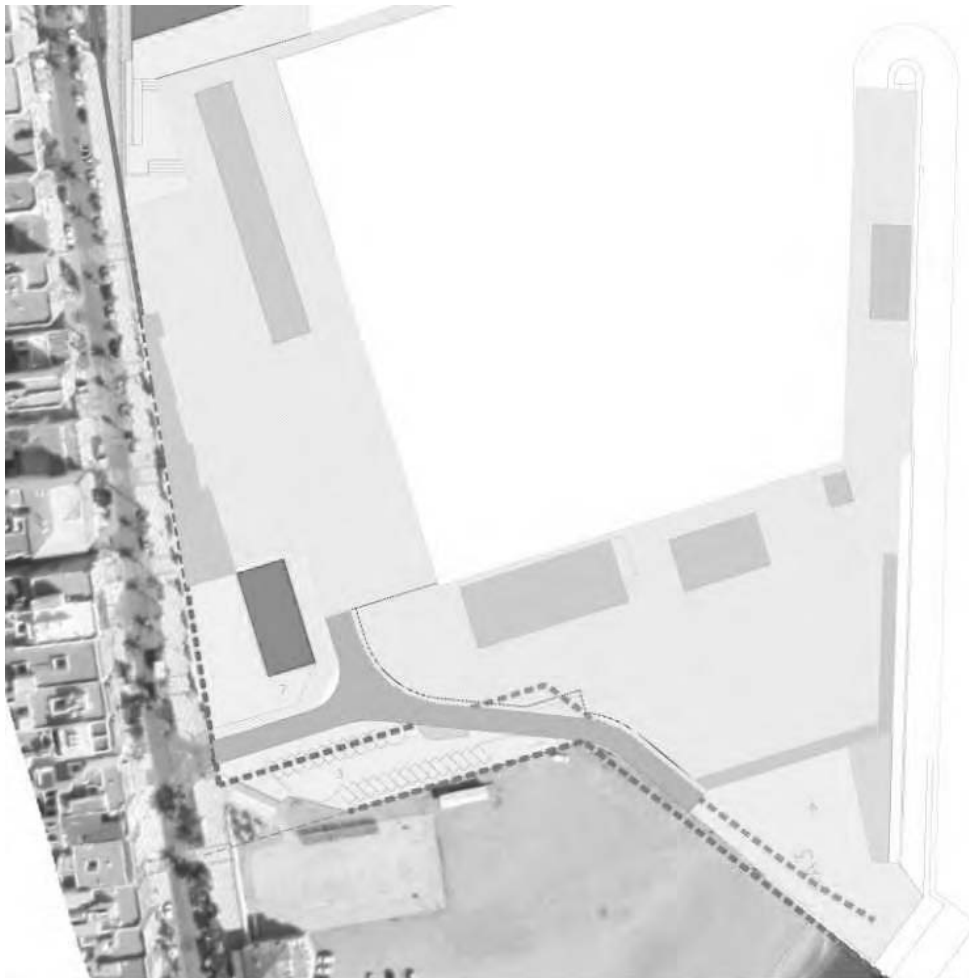
El uso que se asigna a las distintas zonas incluye los espacios precisos para las maniobras de aproximación y atraque a los pantalanés deportivos, muelles y área técnica.

7. Intervenciones de la propuesta

Una vez aprobado el Plan de Usos, el Sistema General Portuario deberá ser desarrollado urbanísticamente mediante un Plan Especial entre cuyas determinaciones deberán incluirse las actuaciones de integración puerto-ciudad y los parámetros urbanísticos, tales como la altura máxima, volumen de la edificación, tipología, ocupación máxima de parcela y condiciones y características de las edificaciones y construcciones.

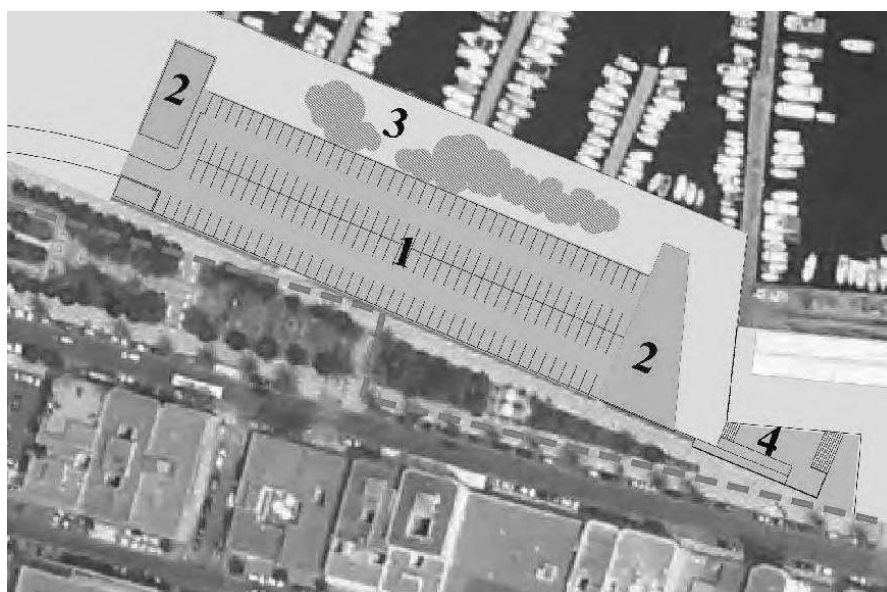
Para alcanzar el modelo de ordenación final propuesto son necesarias las siguientes intervenciones:

- Configuración de un nuevo acceso a la zona pesquera y remodelación viaria que permita un mayor aprovechamiento de las superficies terrestres donde se desarrollan las tareas asociadas al actividad pesquera, contemplando el traslado de módulos de cuartos de amadores a la nueva explanada generada en el contradique.
- Ejecución de nueva rampa para embarcaciones ligeras y escuela de vela en la explanada del contradique.



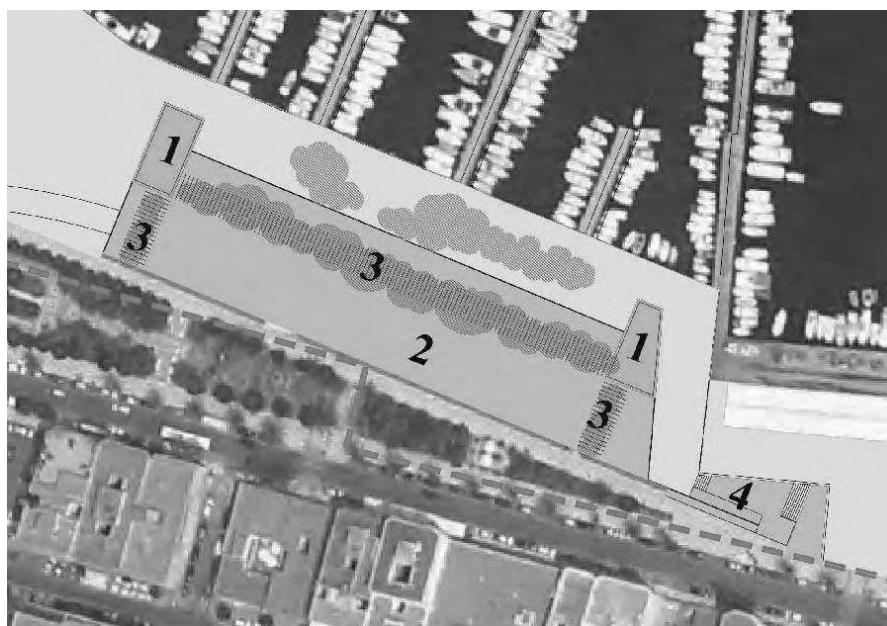
Nuevo acceso o sur, rampa para embarcaciones ligeras y reordenación de explanada pesquera

- Reurbanización de la zona de ribera para propiciar la adecuada conexión entre la trama urbana y los espacios portuarios asociados a la práctica náutico-recreativa y las actividades de carácter complementario, resolviendo la accesibilidad viaria y peatonal, desde el Paseo del Malecón.
- Aprovechando la diferencia de cota entre las explanadas portuarias y la trama urbana, ejecución de aparcamiento cubierto en la ribera náutico-recreativa destinado tanto a los usuarios directos del puerto como a completar el equipamiento de la fachada marítima de la ciudad, permitiendo además restringir el tráfico rodado en las explanadas portuarias y ampliar el Paseo del Malecón, y propiciando la implantación de locales para el desarrollo de actividades complementarias en una posición idónea acercando la ciudad a la lámina de agua desde una posición elevada.



- 1.- Aparcamiento
- 2.- Edificación Uso complementario
- 3.- Terrazas
- 4.- Elementos de comunicación entre el Paseo del Malecón y las explanadas portuarias (Escaleras y rampas)

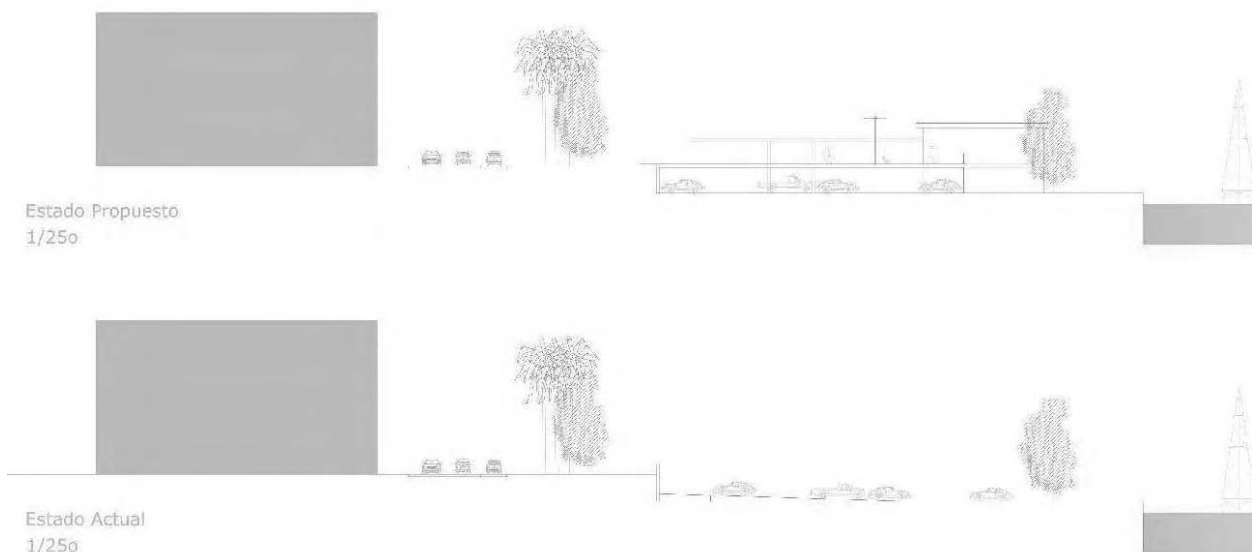
Ordenación propuesta a cota de las explanadas portuarias



- 1.- Edificación Uso complementario
- 2.- Ampliación del Paseo del Malecón
- 3.- Zonas de sombra (Pérgolas)
- 4.- Elementos de comunicación entre el Paseo del Malecón y las explanadas portuarias (Escaleras y rampas)

Ordenación propuesta a cota del Paseo del Malecón

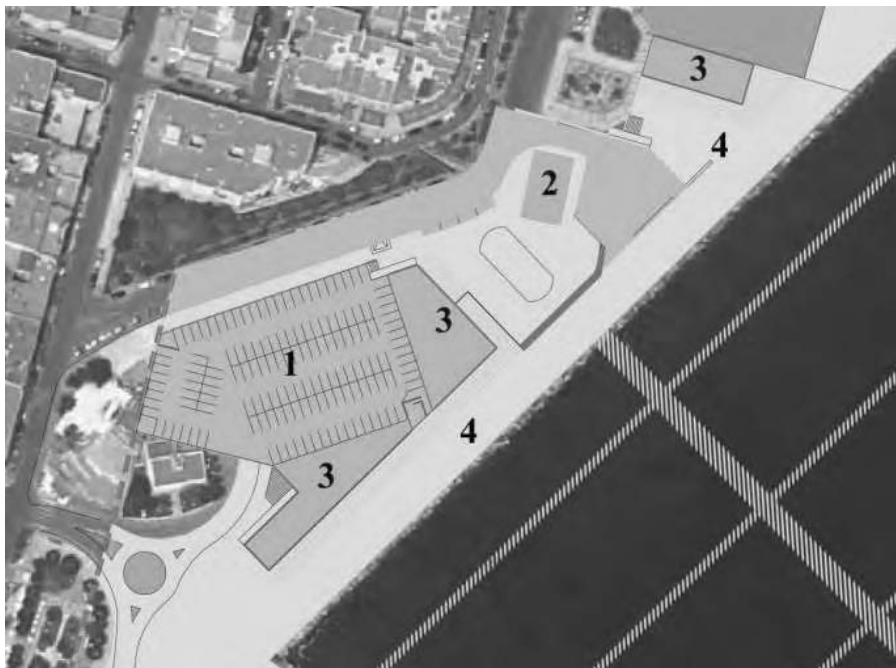
Secciones transversales en el Paseo del Malecón



- Reurbanización de la zona de ribera noroeste para albergar un área técnica de mayor superficie y mejores condiciones operativas, con acceso para el tráfico pesado segregado del tráfico urbano.



- Parcelas destinadas a la actividad complementaria en la zona de ribera norte, que pueda albergar aparcamiento bajo rasante aprovechando la diferencia de cota entre el viario y la explanada, así como edificaciones en una situación privilegiada que configuren, junto con los edificios administrativos previstos, unos nuevos espacios urbanos de calidad en torno a la dársena náutico-recreativa prevista. Se permite en esta zona la disposición de espacios libres abiertos al disfrute ciudadano en general, así como explanada de aparcamiento en las proximidades del varadero en tanto en cuanto no se ejecuten las edificaciones previstas.



- 1.- Aparcamiento
- 2.- Capitanía Marítima
- 3.- Edificación Uso complementario
- 4.- Zona de terrazas

Ordenación propuesta a cota de las explanadas portuarias



- 1.- Zonas de sombra (Pérgolas)
- 2.- Capitanía Marítima
- 3.- Edificación Uso complementario

Ordenación propuesta a cota del Paseo del Malecón

- Nuevos pantalanes en la dársena norte hasta agotar la capacidad de la lámina de agua destinada a la actividad náutico-recreativa, generando en torno a 340 puestos de atraque adicionales que permitan situar la oferta global del puerto por encima de los 600 atraques.
- Adelantamiento del muelle comercial con el objeto de ampliar la explanada destinada al acopio y almacenaje de mercancías, conformando un nuevo contorno, haciendo posible la disposición de nuevos medios de carga que, junto con el paso inferior en ejecución, mejoran la actual configuración de las operaciones comerciales.



Las imágenes incluidas en este epígrafe tienen un carácter no vinculante, constituyendo únicamente una propuesta de desarrollo de la ordenación portuaria, correspondiendo al Plan Especial fijar los parámetros urbanísticos que determinarán el desarrollo de las intervenciones concretas.

8. Estimación de Inversiones.

Las transformaciones que se proponen, y la gestión de las actuaciones a acometer, exigen unos plazos amplios, no tanto por la complejidad de las obras que comportan, sino por los intereses particulares y colectivos que resultan afectados.

En este orden de cosas, se ha adoptado como horizonte temporal para alcanzar la imagen final propuesta un periodo de ocho años atendiendo, fundamentalmente, a la determinante participación de la inversión privada en las actuaciones previstas.

Para la estimación del coste de la propuesta se han valorado preliminarmente las actuaciones fundamentales a acometer en el puerto de Garrucha, incluyendo una partida periódica destinada al mantenimiento de calados y actuaciones que garanticen la operatividad de los muelles, de acuerdo con el siguiente desarrollo:

PLAN de USOS del PUERTO de GARRUCHA. ESTIMACIÓN DE INVERSIONES

| INTERVENCIÓN | I | II | III | IV | V | VI | VII | VIII | TOTAL [M€] | % |
|---|---|----|-----|----|---|----|-----|------|-------------|-------------|
| NUEVOS ACCESOS, REURBANIZACIÓN y REORDENACIÓN de ESPACIOS TERRESTRES en la ZONA PESQUERA | | | | | | | | | 4,0 | 16,0 |
| ACCESOS PEATONALES, REURBANIZACIÓN y REORDENACIÓN de ESPACIOS TERRESTRES en la ZONA NÁUTICO-RECREATIVA y el CONTACTO con el FRENTE URBANO | | | | | | | | | 3,0 | 12,0 |
| NUEVOS EDIFICIOS para la ACTIVIDAD NAUTICO-RECREATIVA y COMPLEMENTARIA, así como ADMINISTRACIÓN y SERVICIOS | | | | | | | | | 7,5 | 30,0 |
| NUEVA ÁREA TÉCNICA | | | | | | | | | 1,0 | 4,0 |
| AMPLIACIÓN de la CAPACIDAD de ATRAQUE NÁUTICO-RECREATIVA | | | | | | | | | 7,0 | 28,0 |
| MEJORA del ACCESO MARÍTIMO, y OPERATIVIDAD del TRÁFICO MARÍTIMO COMERCIAL | | | | | | | | | 2,5 | 10,0 |
| TOTAL | | | | | | | | | 25,0 | 100% |

Es precisa por tanto una inversión media anual ligeramente superior a los tres millones de euros a lo largo de los próximos ocho años.

Junio de 2012

PLANOS

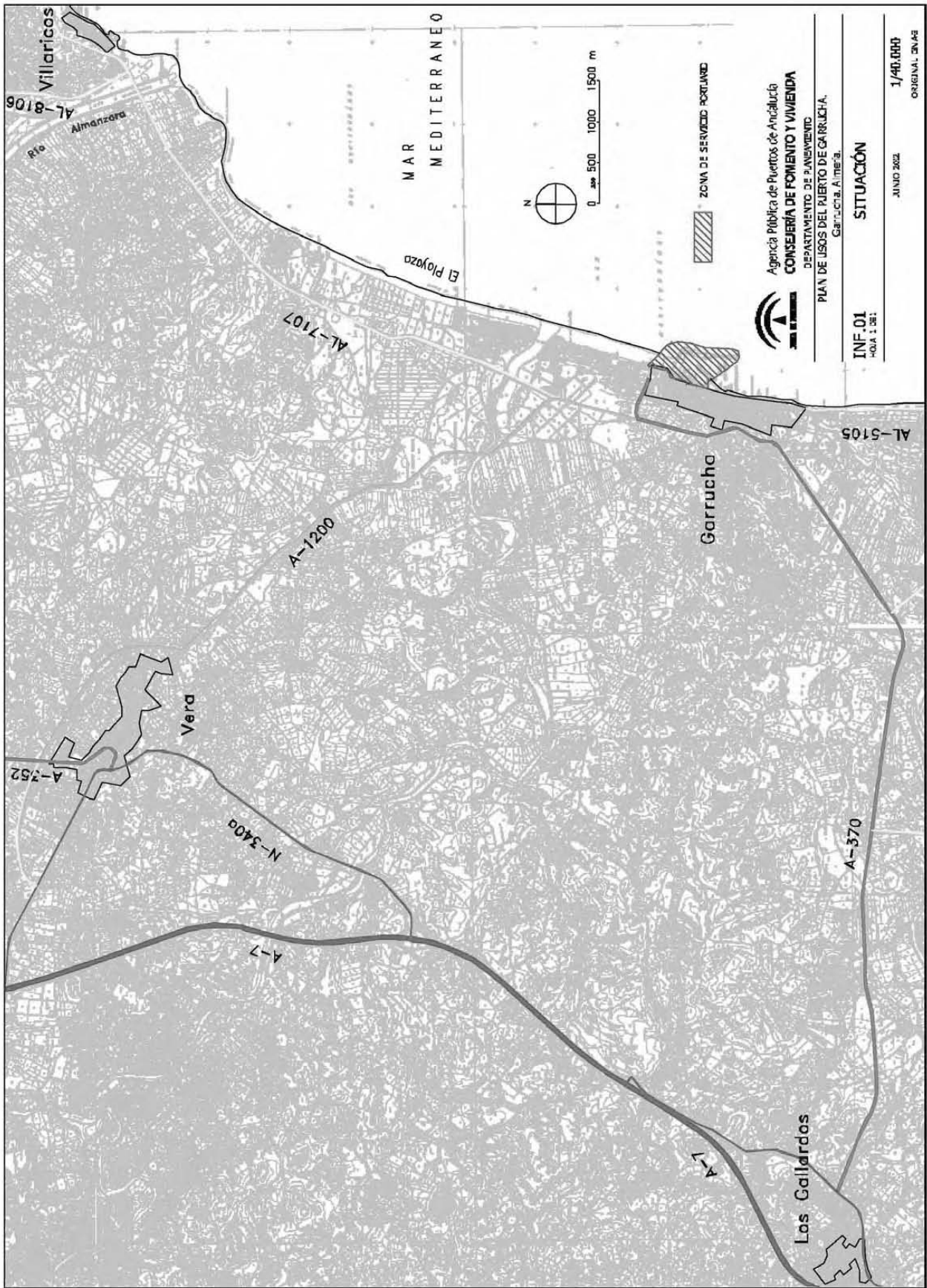
INF. 01 SITUACIÓN

INF. 02 ESTADO ACTUAL sobre ORTOFOTO 2010

INF. 03 ESTADO ACTUAL

ORD. 01 ORDENACIÓN

ORD. 02 ORDENACIÓN sobre ORTOFOTO 2010





Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA
DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO
PLAN DE USOS DEL PUERTO DE GARRUCHA
Garrucha, Almería

INF.02
FOLIA 1 DE 1

ESTADO ACTUAL
(CORRIGIDO 2010)

JUNIO 2012
1/3.000
ORIGINAL DIN A3

DELINDE DE DOMINIO PÚBLICO
MARÍTIMO-TERRESTRE
DELIMITACIÓN DE LA ZONA
DE SERVICIO PORTUARIO



0 50 100 150 m

00012986



ANEJOS

ANEJO 1.- ACTA de ADSCRIPCIÓN**ACTA DE ADSCRIPCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE**AMPLIACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE GARRUCHA

Reunidos en ~~Almería~~ ~~el 16 de Noviembre~~ de 2007

Dña. Montserrat Badía Belmonte, Directora-Gerente de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, por orden de la Consejera de Obras Públicas y Transportes de 1 de octubre de 2002, en nombre de la Junta de Andalucía.

D. Francisco Javier Hermoso Carazo, Jefe del Servicio de Costas de Departamento en Almería, en representación del Ministerio de Medio Ambiente, conforme a la designación hecha al respecto, en O.M. de 13 de mayo de 2004, que ostenta la representación de la Administración General del Estado para este acto.

Ambos se reconocen mutuamente la capacidad necesaria para intervenir en este acto, a los efectos de la firma de la acta y plano de adscripción para la ampliación de la Zona de Servicio del Puerto de Garrucha, dando cumplimiento a lo previsto en el art. 105.b) del Reglamento General para Desarrollo y Ejecución de la Ley de Costas, aprobado por RD 1471/1989, de 1 de diciembre.

El puerto de Garrucha fue transferido por el Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante el R.D. 3.137/1983 de 25 de agosto. Conforme a lo establecido en el apartado E.2. del anexo I, en fecha 08/03/1996 fueron suscritos por la Dirección General de Costas y la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, la acta y plano de Entrega y Recepción, donde se adscribía el dominio público marítimo terrestres correspondiente a la zona de servicio del Puerto.

Con motivo de las necesidades de ampliación del Puerto se producen una serie de comunicaciones entre ambas Administraciones para concurrir en la adscripción del dominio público marítimo-terrestre necesario para la ampliación. Iniciadas en fecha 11-06-02 con la remisión del documento "Delimitación de la zona de servicio del Puerto de Garrucha" al ministerio de Medio Ambiente al efecto de recabar informe previsto en el art. 49 de la Ley de Costas sobre el dominio público susceptible de adscripción.

Con proseguimiento en escrito de la Dirección General de Costa de fecha 13-05-04, informando favorablemente la adscripción de los bienes de dominio público marítimo-terrestre para ejecutar el "*Proyecto de delimitación de la zona de servicio del Puerto de Garrucha (Almería)*", estableciendo como condición previa para la suscripción del acta, la presentación de proyecto en el que se desarrollen los compromisos garantizados en escrito de fecha 20-01-04 por la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, incluido un sistema de gestión de la arena que se acumule al norte del puerto para incorporarla a la dinámica natural de sedimentos al sur del mismo, además dicho proyecto deberá ser aprobado por la Dirección General de Costas.

Culminadas en fecha 11-01-07 con la recepción de escrito de la Dirección General de Costas de fecha 09-01-07, dando su conformidad con el "Proyecto de Construcción de Ampliación Norte. Puerto de Garrucha (Almería)- Obra Marítima", dando por cumplimentada la condición previa establecida en el informe de fecha 13-05-04.

El dominio público marítimo terrestre estatal que se adscribe para su incorporación a la zona de servicio del puerto de Garrucha, corresponde al necesario para la ejecución de las actuaciones contempladas en el "Proyecto de Construcción de Ampliación Norte. Puerto de Garrucha (Almería)- Obra Marítima", de fecha Diciembre de 2006, elaborado por PROINTEC; S.A. e ICC, S.A. suscrito por los Ingenieros de Caminos Canales y Puertos Fernando Javier Escartín García y José Cano Mora. Dichas actuaciones han sido objeto de aprobación e iniciación de expediente de contratación por resolución de Directora Gerente de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía en fecha 15 de enero de 2007.

Como consecuencia, la zona de servicio del Puerto de Garrucha resulta ampliada con la incorporación a la misma del dominio público marítimo terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma de Andalucía con destino a la construcción de las obras del referido Proyecto, y en tal sentido ambas partes:

ACUERDAN

1.- Dejar constancia de los límites del dominio público marítimo terrestre adscrito, que se incorpora a la zona de servicio del Puerto de Garrucha, que corresponde a la poligonal definida por el siguiente listado de vértices:

COORDENADAS U.T.M. HUSO 30

| Nº | X | Y |
|-----|--------------|----------------|
| A1 | 604.767,5724 | 4.115.892,2559 |
| A2 | 604.858,4612 | 4.115.883,2564 |
| A3 | 604.904,0632 | 4.115.806,5445 |
| A4 | 605.098,1058 | 4.115.538,1384 |
| C1 | 605.164,0033 | 4.115.585,7786 |
| A5 | 605.245,3173 | 4.115.585,4291 |
| A6 | 605.264,6597 | 4.115.920,4407 |
| A7 | 605.320,0782 | 4.116.117,7927 |
| A8 | 605.322,5646 | 4.116.129,9357 |
| A9 | 605.338,4874 | 4.116.257,2547 |
| C2 | 605.189,1077 | 4.116.275,9386 |
| A10 | 605.312,3513 | 4.116.362,3932 |
| A11 | 605.287,3448 | 4.116.398,0411 |
| A12 | 605.254,4797 | 4.116.430,6438 |
| A13 | 605.188,0605 | 4.116.477,4187 |
| A14 | 605.056,5200 | 4.116.611,7720 |

| Nº | X | Y |
|------|--------------|----------------|
| A15 | 605.036,3119 | 4.116.617,5414 |
| M-38 | 605.033,3200 | 4.116.605,4700 |
| M-37 | 605.018,2791 | 4.116.546,0918 |
| M-36 | 605.014,0059 | 4.116.503,8072 |
| M-35 | 605.003,4900 | 4.116.415,9900 |
| M-34 | 604.986,9900 | 4.116.376,3900 |
| M-33 | 604.971,3700 | 4.116.382,6700 |
| M-32 | 604.965,7900 | 4.116.371,6900 |
| M-31 | 604.904,1380 | 4.116.350,5443 |
| M-30 | 604.886,2700 | 4.116.278,3500 |
| M-29 | 604.862,8000 | 4.116.196,9200 |
| M-28 | 604.849,6900 | 4.116.150,9900 |
| M-27 | 604.830,3200 | 4.116.155,7000 |
| M-26 | 604.816,2500 | 4.116.097,2300 |
| M-25 | 604.801,0000 | 4.116.033,6000 |
| M-24 | 604.787,7600 | 4.115.976,2700 |
| M-23 | 604.773,0000 | 4.115.914,8000 |

2.- Establecer como dominio público marítimo terrestre adscrito a la Comunidad Autónoma de Andalucía, los espacios comprendidos entre el deslinde del mismo y los contornos reflejados en los planos adjuntos a la presente acta, que se suscriben de conformidad.

Y para que conste se levanta la presente ACTA por duplicado ejemplar en el lugar y fecha arriba indicados.

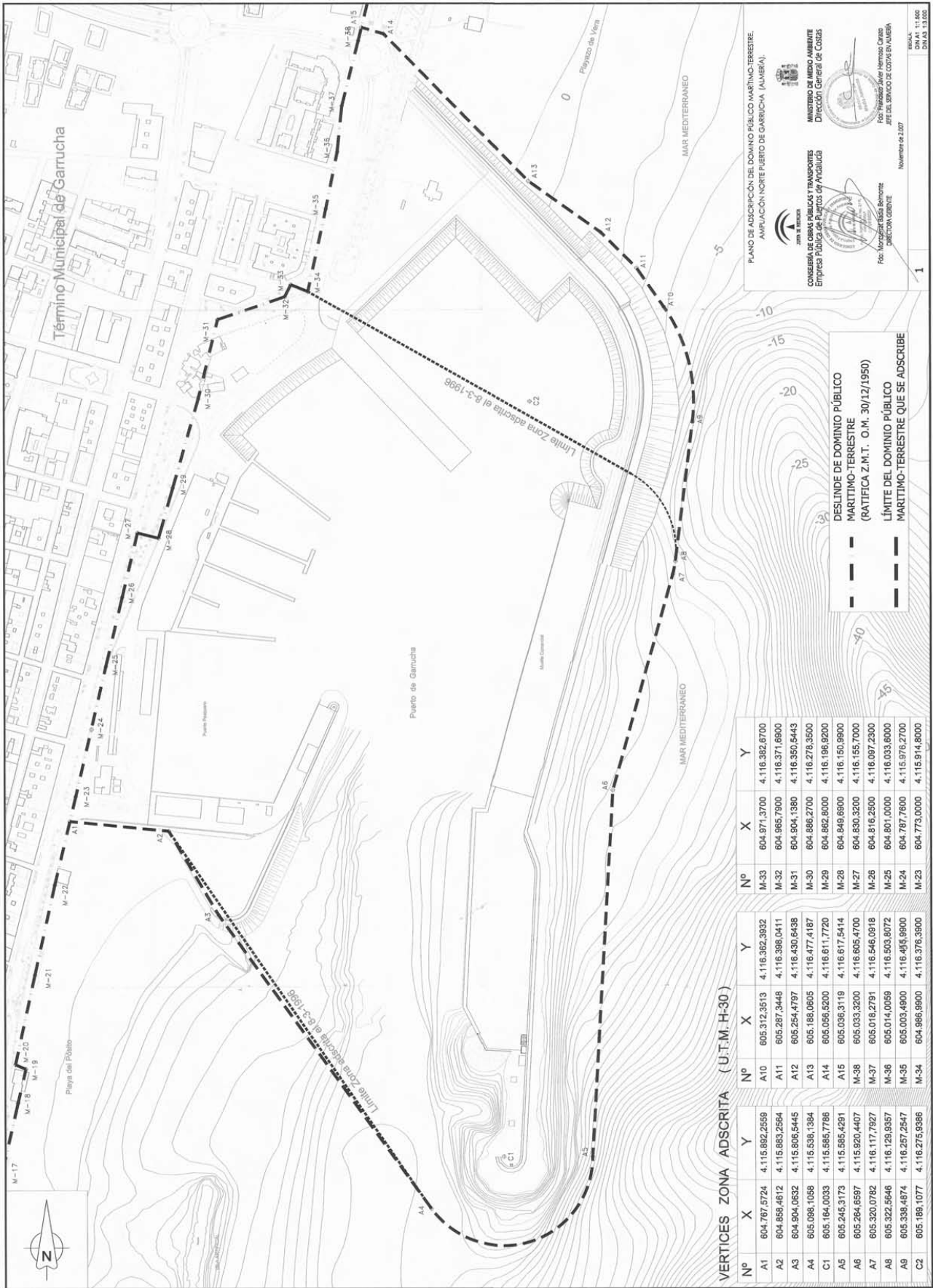
POR LA JUNTA DE ANDALUCÍA:

MONTserrat BADÍA BELMONTE
Directora Gerente
Empresa Pública de Puertos de Andalucía

POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO:

FRANCISCO JAVIER HERMOSO CARAZO
Jefe del Servicio de Costas de Departamento en Almería
Ministerio de Medio Ambiente

00012986



PLANO DE ADSCRIPCIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO MARITIMO-TERRESTRE.
AMPLIACIÓN NOROCCIDENTAL DEL PUERTO DE GARRUCHA (ALMERÍA).

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE
Dirección General de Costas

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Empresa Pública de Puertos de Andalucía

Foto: Francisco Javier Hernández Cordero
JEFE DEL SERVICIO DE COPIAS EN CÁMERA

Foto: Jorge García Romero
DIRECCIÓN GENERAL DE COSTAS

Mostrado de 1.007

VERTICES ZONA ADSCRITA (U.T.M.H-30)

| Nº | X | Y | Nº | X | Y | Nº | X | Y |
|----|--------------|----------------|------|--------------|----------------|------|--------------|----------------|
| A1 | 604.767.5724 | 4.115.862.2559 | M-33 | 604.971.3700 | 4.116.382.6700 | M-23 | 604.773.0000 | 4.116.914.8000 |
| A2 | 604.858.4512 | 4.115.883.2564 | M-32 | 604.965.7900 | 4.116.371.6900 | M-22 | 604.801.0000 | 4.116.976.2700 |
| A3 | 604.804.0632 | 4.115.806.5445 | M-31 | 604.904.1380 | 4.116.350.5443 | M-21 | 604.830.3200 | 4.116.957.2000 |
| A4 | 605.098.1058 | 4.115.538.1384 | M-30 | 604.886.2700 | 4.116.278.3500 | M-20 | 604.862.8000 | 4.116.186.9200 |
| C1 | 605.164.0033 | 4.115.585.7786 | M-29 | 604.862.8000 | 4.116.186.9200 | M-19 | 604.849.6900 | 4.116.150.9900 |
| A5 | 605.245.3173 | 4.115.585.2291 | M-28 | 604.849.6900 | 4.116.150.9900 | M-18 | 604.830.3200 | 4.116.155.7000 |
| A6 | 605.284.6397 | 4.115.920.4407 | M-27 | 604.830.3200 | 4.116.155.7000 | M-17 | 604.816.2500 | 4.116.097.2300 |
| A7 | 605.320.0782 | 4.116.117.7927 | M-26 | 604.816.2500 | 4.116.097.2300 | M-16 | 604.801.0000 | 4.116.033.8000 |
| A8 | 605.322.5646 | 4.116.129.9357 | M-25 | 604.801.0000 | 4.116.033.8000 | M-15 | 604.787.7600 | 4.116.976.2700 |
| A9 | 605.338.4874 | 4.116.257.2547 | M-24 | 604.787.7600 | 4.116.976.2700 | M-14 | 604.773.0000 | 4.116.914.8000 |
| C2 | 605.188.1077 | 4.116.275.9386 | M-23 | 604.773.0000 | 4.116.914.8000 | | | |

ANEJO 2.- RELACIÓN de AFECTADOS

| CONCEPTO | TITULAR |
|------------------------------|---|
| TERRAZA BAR "EL ALMEJERO" | RODRIGUEZ ROS, JOSÉ |
| BAR-RESTAURANTE | RODRIGUEZ ROS, JOSÉ |
| INSTALACIÓN DEPORTIVA | PUERTO DEP. DE GARRUCHA, S.A. |
| FABRICA DE HIELO | COFRAD PESCADORES GARRUCHA |
| SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE PQ | REPSOL C.P.Petrolíferos,S.A. |
| CAPITANIA MARITIMA | DIRECCIÓN GENERAL MARINA MERCANTE |
| TUBERIA Y POZOS SANEAMIENTO | GESTIÓN DE AGUAS DEL LEVANTE ALMERIANSE, S.A. |
| | |

| | |
|---------------------|--|
| CUARTO DE ARMADORES | RODRIGUEZ ROS JOSÉ |
| CUARTO DE ARMADORES | BARCELO MARTINEZ SEBASTIAN |
| CUARTO DE ARMADORES | BARCELO MARTINEZ SEBASTIAN |
| CUARTO DE ARMADORES | JUANA Y ANA, C.B |
| CUARTO DE ARMADORES | JUANA Y ANA, C.B |
| CUARTO DE ARMADORES | AR CHULICA SC, |
| CUARTO DE ARMADORES | GEREZ GONZALEZ ESTEBAN |
| CUARTO DE ARMADORES | GALINDO RODRIGUEZ JUAN MIGUÉL |
| CUARTO DE ARMADORES | GUTIERREZ ALIAS, ANDRES |
| CUARTO DE ARMADORES | MORENO FERNANDEZ JOSE |
| CUARTO DE ARMADORES | PAREJA RUBI, ANTONIO PEDRO |
| CUARTO DE ARMADORES | AGUSTI DE MARCOS SL, |
| CUARTO DE ARMADORES | MAR SERENA S.C.A. |
| CUARTO DE ARMADORES | GESPARGABRIEL SL, |
| CUARTO DE ARMADORES | CERVANTES LOPEZ ANTONIO LUIS |
| CUARTO DE ARMADORES | GALINDO RODRIGUEZ JUAN MIGUEL |
| CUARTO DE ARMADORES | LOPEZ FLORES PEDRO |
| CUARTO DE ARMADORES | C.B. NUEVO PASCUAL |
| CUARTO DE ARMADORES | MUTUA DE RIESGO MARITIMO SDAD. DE SEGUROS A PRIMA FIJA |
| CUARTO DE ARMADORES | NATURE PESCA, S.L, |
| CUARTO DE ARMADORES | GUERRERO CAPARROS ALEJO |
| CUARTO DE ARMADORES | FLORES FLORES FRANCISCO |
| CUARTO DE ARMADORES | FLORES FLORES FRANCISCO |
| CUARTO DE ARMADORES | GALINDO GEA CB |
| CUARTO DE ARMADORES | CERVANTES BARCELO C.B. |
| CUARTO DE ARMADORES | GIMENEZ BARCELO GASPAR |
| CUARTO DE ARMADORES | GEREZ GONZALEZ MANUEL |
| CUARTO DE ARMADORES | ANTONIO CAYUELA E HIJOS S.L |
| CUARTO DE ARMADORES | HNOS. CERVANTES FLORES C.B. AL |
| CUARTO DE ARMADORES | JOFRANMAR CB |

| | |
|---------------------|--------------------------------|
| CUARTO DE ARMADORES | NUEVO SAN FRANCISCO, CB, |
| CUARTO DE ARMADORES | NUEVO SAN FRANCISCO, CB, |
| CUARTO DE ARMADORES | HNOS. RICO GOMEZ C.B. |
| CUARTO DE ARMADORES | MAR SERENA S.C.A. |
| CUARTO DE ARMADORES | LEON FERNANDEZ JOSE |
| CUARTO DE ARMADORES | LOPEZ SOLER, PEDRO |
| CUARTO DE ARMADORES | NUEVO AMANECER DE MAYO C.B. |
| CUARTO DE ARMADORES | QUILES CERVANTES BERNARDINO |
| CUARTO DE ARMADORES | QUILES CERVANTES BERNARDINO |
| CUARTO DE ARMADORES | GUTIERREZ ALIAS, EMILIO |
| CUARTO DE ARMADORES | GIL BARTOLOME, AGUSTIN |
| CUARTO DE ARMADORES | PESCADOS AMADEO S.L. |
| CUARTO DE ARMADORES | EFFECTOS NAVALES ANDRES, SL, |
| CUARTO DE ARMADORES | COFRADIA PESCADORES GARRUCHA |
| CUARTO DE ARMADORES | VISIEDO CONSIGNACIONES, S.A |
| CUARTO DE ARMADORES | HERMANOS QUESADA MOLINA CB |
| CUARTO DE ARMADORES | HNOS. CERVANTES FLORES C.B. AL |
| CUARTO DE ARMADORES | GEREZ GONZALEZ MATIAS |