An aerial photograph of a port terminal, showing various structures, piers, and cargo stacks. The image is overlaid with a semi-transparent blue and white grid pattern. The text is centered on the page.

# PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS

(OAS-04 y OAS-05)

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
INSTITUTO JUAN DE HERRERA

*APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL  
ACUERDO PLENARIO 30 DE MARZO DE 2007*

**INFORMACIÓN**

## INDICE DEL DOCUMENTO DE INFORMACIÓN (Tomo II)

	<i>Pag.</i>
<b>V. MEMORIA DE LA INFORMACIÓN</b>	
V.1. INTRODUCCIÓN	3
1.1. Situación y características generales	4
1.2. Evolución histórica de la zona de servicio y su ordenación	7
1.2.1. Evolución histórica del puerto	7
1.2.2. Evolución de la zona de servicio	15
1.2.3. Zona de servicio vigente	15
1.3. Ámbito del presente Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto	17
V.2. ANÁLISIS DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL	18
2.1. Encaje territorial y urbano	19
2.2. Morfología general	23
2.2.1. Configuración y morfología	23
2.2.2. Longitud y tipología de la línea de costa	24
2.2.3. Puntos de control y recintos de acceso controlado	27
2.2.4. Síntesis y conclusiones	29
2.3. Infraestructuras de transporte y accesos	30
2.3.1. Estructura y articulación viaria	30
2.3.1.1. Accesos	30
2.3.1.2. Vías principales	31
2.3.1.3. Vías secundarias, vías de servicio interno y accesos a muelles	34
2.3.1.4. Muelles	38
2.3.2. Tráfico terrestre	40
2.3.3. Estacionamiento	46
2.3.4. Accesibilidad peatonal	49
2.3.5. Transporte público	49
2.3.6. Síntesis y conclusiones	53
2.4. Análisis de la parcelación, la edificación y los usos	54
2.4.1. Parcelación y usos	54
2.4.2. Evolución y tendencia de la demanda	57
2.4.3. Análisis de la edificación	58
2.4.4. Síntesis y conclusiones	62
2.5. Análisis de la situación legal del suelo	63
2.5.1. Superficies en concesión	63
2.5.2. Plazos y caducidad de las concesiones	64
2.5.3. Superficies en autorización	66
2.5.4. Síntesis y conclusiones	68
2.6. Análisis del marco medioambiental	69
2.6.1. Localización de usos	69
2.6.2. Incidencias	70
2.6.3. Síntesis y conclusiones	71

V.3 TRÁFICO PORTUARIO	72
3.1. Estructura de los tráficos	75
3.2. Evolución de los tráficos	83
3.3. Principales orígenes, destinos y tipos de mercancías	94
3.4. Análisis de rendimientos del Puerto de La Luz y Las Palmas	98
3.5. Síntesis y conclusiones	104
V.4 PROYECTOS EN CURSO	105
V.5 CONDICIONES DE CONTORNO	114
5.1. El marco legal del planeamiento	115
5.1.1. El planeamiento supramunicipal	115
5.1.2. El planeamiento municipal	118
5.1.3. Los planes especiales	122
5.1.4. El Plan de Utilización	126
5.2. Paisaje portuario y percepción urbana del puerto	128
5.2.1. El borde urbano-portuario	128
5.2.1.1. Vías de borde, accesos y edificación urbana	128
5.2.1.2. Espacios libres en el entorno	129
5.2.1.3. Cerramiento portuario	131
5.2.2. El paisaje portuario	132
5.2.2.1. Áreas homogéneas	132
5.2.2.2. Hitos visuales e instalaciones portuarias	132
5.2.2.3. Topografía	134
5.2.3. La percepción urbana del puerto	135
5.2.3.1. Puntos panorámicos	136
5.2.3.2. Áreas visibles. Percepción de los muelles	137
5.2.3.3. Percepción visual de la lámina de agua	
5.3. Síntesis y conclusiones	138

## VI. PLANOS DE INFORMACIÓN

- PLANO Nº 1: SITUACIÓN
- PLANO Nº 2: ENCAJE TERRITORIAL Y URBANO
- PLANO Nº 3: DELIMITACIÓN Y ESTADO ACTUAL
- PLANO Nº 4: USOS DEFINIDOS POR EL PLAN DE UTILIZACIÓN
- PLANO Nº 5: USOS PORMENORIZADOS DEL SUELO
- PLANO Nº 6: INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y ACCESOS
- PLANO Nº 7: PAISAJE PORTUARIO Y PERCEPCIÓN URBANA DEL PUERTO
- PLANO Nº 8: SITUACIÓN LEGAL DEL SUELO

## V.1. INTRODUCCIÓN



### V.1.1. Situación y características generales

La isla de Gran Canaria forma parte del archipiélago Canario, situado en el Océano Atlántico frente a las costas del desierto del Sahara, a unos 1.050 kilómetros de la Península Ibérica, 115 kilómetros del continente africano y a 215 Kilómetros del Cabo Bojador. La isla, con una superficie de 1.532 Km<sup>2</sup>, se sitúa en la parte central del archipiélago, siendo Las Palmas de Gran Canaria la ciudad más poblada del mismo y la capital de una de sus dos provincias, concretamente la oriental, constituida por las islas de Gran Canaria, Fuerteventura, Lobos, Lanzarote, La Graciosa y Alegranza.

El Puerto de La Luz y Las Palmas se ubica al noreste de la isla de Gran Canaria, a 15° 25' de longitud oeste y 28° 09' de latitud norte. Está naturalmente abrigado por la formación volcánica de La Isleta, al norte, y protegido de los vientos alisios dominantes de dirección noroeste. Así mismo, el Dique Reina Sofía, de dirección norte-sur y de 3.905 m de longitud, proporciona abrigo a las 535,34 has de la zona de aguas I del puerto.

La Isleta, de origen volcánico cuaternario, a través de su unión con la Isla de Gran Canaria, en el Istmo de Guanarteme, creado por la acumulación de arenas hace unos 30.000 años, ha generado dos espacios abrigados. Por el lado oeste la Bahía del Confital, con la Playa de Las Canteras, y por el lado este la Bahía de Las Palmas, donde se desarrolla el Puerto de la Luz y la Playa de las Alcaravaneras, en el interior de éste. La Corriente de Canarias, que llega desde la Península Ibérica y que deriva de la Corriente del Golfo, proporciona un régimen general de corrientes de dirección suroeste y sureste de velocidad variable (alcanzando a veces más de 1 nudo) y de dirección sursureste y una velocidad media de 0,15 nudos en Gran Canaria.

El puerto constituye el principal foco de actividad económica de la isla. Se enmarca dentro de las grandes rutas de mercancías intercontinentales (Europa-América del Sur, Europa-África occidental y Europa-Asia, por el Cabo de Buena Esperanza), sirviendo de punto de escala a flotas europeas y asiáticas (coreanas y japonesas principalmente), acapara la actividad pesquera de los abundantes caladeros saharianos y se define como punto de exportación de las frutas y hortalizas que se producen en la isla hacia Europa. Está clasificado como puerto de interés general, ocupando el undécimo puesto del total nacional en el año 2000, con un total de 12.333.561 Tm movidas. Se dispone en una orientación norte-sur y presenta dos zonas claramente diferenciadas: Dársena Exterior y Dársena Interior, separadas por la línea recta que representa el Muelle León y Castillo.

La bocana de entrada de la Dársena Exterior tiene una anchura de 500 m y un calado de 30 m, se dispone con una orientación norte ( $1^{\circ}$ ) y máxima corriente controlada de 1 nudo/Knt. La Dársena Interior cuenta con una bocana de entrada de 700 m de anchura, un calado de 14 m, una orientación de  $350^{\circ}$  y una máxima corriente controlada de 1 nudo/Knt.

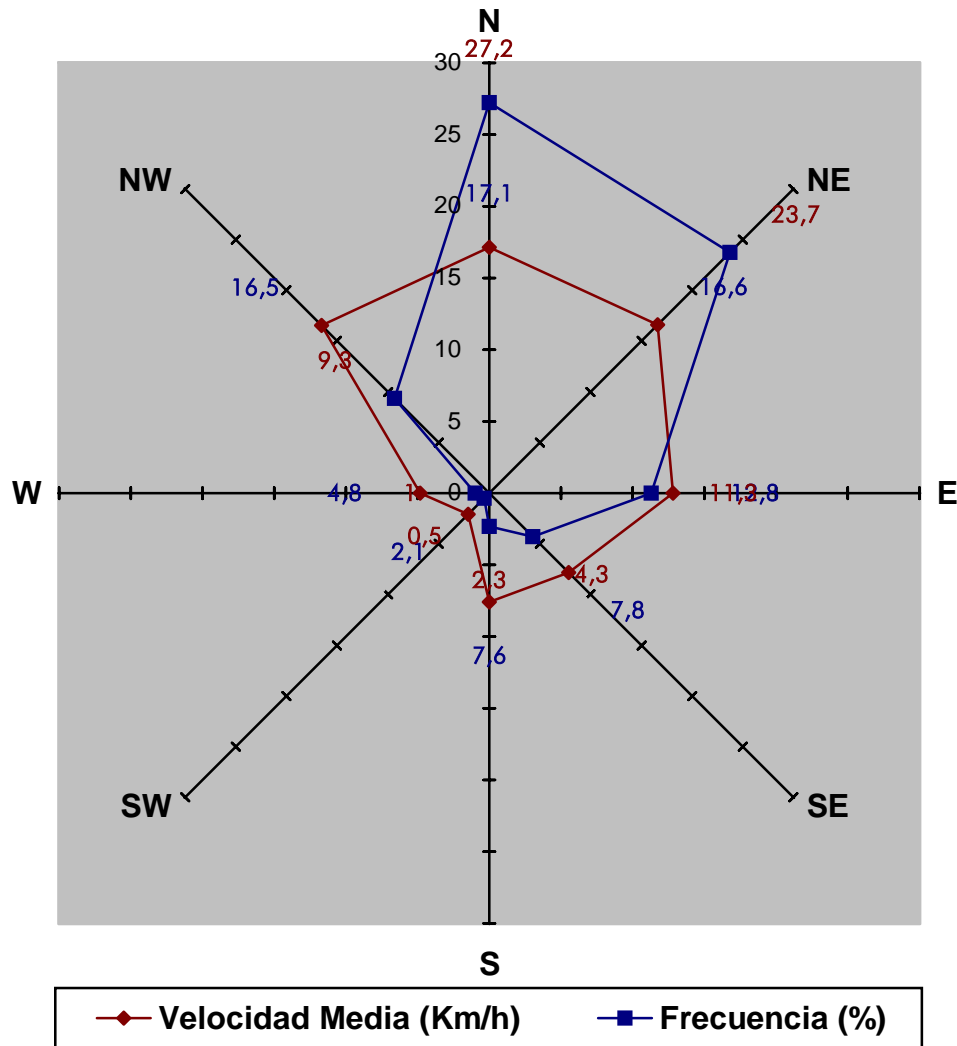
La casi totalidad de la zona de servicio se encuentra a cota del mar siendo toda ella una plataforma horizontal (terrenos que se han ido ganando al mar a lo largo del tiempo junto al istmo inicial compuesto por depósitos detríticos y arenosos del que se conserva únicamente la Playa de Las Alcaravaneras de aproximadamente 500 de longitud y 3,2 hectáreas de superficie). Únicamente presenta un desnivel notable en el perímetro de La Isleta, entre las alineaciones paralelas que suponen las calles Guinchete y el Paseo Hermanos Reina Lorenzo y su continuidad por la Avenida de Las Petrolíferas, y en los terrenos de Roque Ceniciento (de nueva incorporación y pertenecientes propiamente a La Isleta). Este terreno por su génesis volcánica está formado por lavas basálticas y basaníticas.

La longitud total de muelles, en todo el puerto, es de 15.152 metros, de los cuales 11.509 metros se encuentran dentro del ámbito de este Plan Especial con unos calados que varían entre 3 y 22 m. Las actuales infraestructuras parecen suficientes, en principio para proteger el Puerto de La Luz y Las Palmas de los temporales, con máxima altura de ola de 6,97 m (con un período de retorno de 50 años) y máxima carrera de marea de 2,84 m.

La temperatura media mensual oscila entre los  $17^{\circ}$  C y  $26^{\circ}$  C, la máxima oscila entre los  $21^{\circ}$  C y  $32^{\circ}$  C y las mínimas entre  $13^{\circ}$  C y  $22^{\circ}$  C. Las lluvias y nieblas son muy escasas, estando las precipitaciones comprendidas entre 100 mm y 200 mm anuales, con 50 mm de máximo en un mes. La visibilidad es muy buena con alrededor de 270 días despejados al año, aunque en ocasiones las nieblas y la presencia de polvo en suspensión procedente del desierto sahariano la dificulta.

El régimen de vientos reinante es el del noroeste (alisios) y el viento dominante es el noreste-noroeste. Los temporales que baten el puerto son los de componente NE ( $2 H_o=7,00$  m y  $2 h = 5,10$  m); el NW ( $2 H_o = 10,00$  m;  $2 h=2,10$  m) y SE ( $2 H_o=5,00$  m y  $2 h=3,54$  m). Aunque las alturas de olas en profundidad indefinida son de cierta consideración, los temporales llegan a la entrada del puerto con valores moderados.

**RÉGIMEN DE VIENTOS (1975-1985)  
 PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS**



Fuente: Plan Especial de Protección Paisajística. Paisaje Protegido de La Isleta.

La humedad relativa media es del 73 % y el grado de insolación es bajo debido a la capa de nubes (estratocúmulos) generadas por los vientos alisios (denominada comúnmente “panza de burro”) fundamentalmente entre los meses de Junio y Septiembre.

El puerto y la ciudad disfrutan de un clima costero suave, con ausencia de estación fría en invierno y calor moderado en verano, con temperaturas suaves, sin variaciones térmicas apreciables en el transcurso del día, y transición moderada entre estaciones.



## V.1.2. Evolución histórica de la zona de servicio del puerto y su ordenación

### V.1.2.1. Evolución histórica del puerto

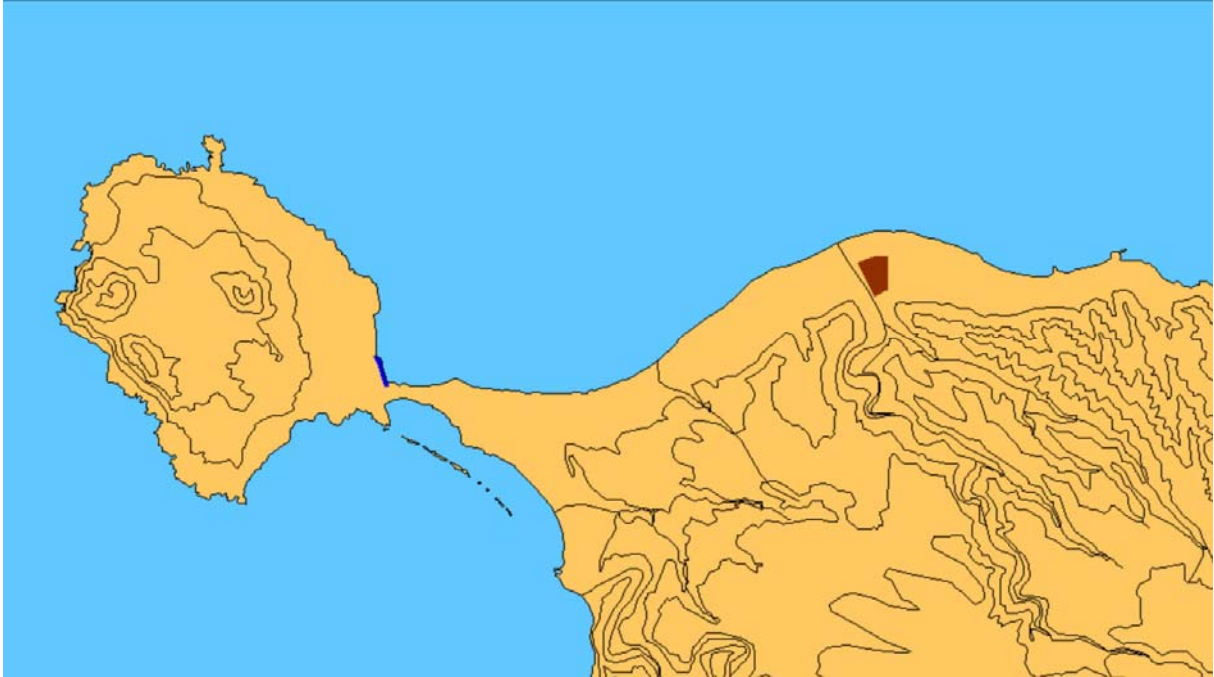
La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria se encuentra íntimamente ligada al Puerto y viceversa. Desde los inicios de la construcción del Puerto de La Luz, a finales de siglo XIX, la ciudad comenzó a crecer y ordenarse en su entorno, atraída por la población que trabajaba en él. El centro urbano que hasta entonces había conformado la ciudad, barrios de Vegueta y Triana (a los que se sumará el barrio de Los Arenales durante el s.XIX), pierde su carácter único y acotado, para desarrollar su ensanche (propios de este periodo) a 3 kms de distancia, junto al puerto moderno. Puede decirse entonces que el puerto se convirtió en el principal motor económico de la isla y el propiciador del despegue urbano y demográfico de la ciudad, momento en el cual la población crece de los 14.233 habitantes del año 1.860 a los 62.886 habitantes del año 1.910. Un dato significativo es el que más de 2.200 buques llegan a puerto en el año 1.900 (casi una cuarta parte de los 10.394 del año 2.001, si no tenemos en cuenta la magnitud y capacidad de los buques actuales). En la actualidad la ciudad de Las Palmas cuenta con un total de 355.563 habitantes (censo de 1996), de los cuales un amplio sector trabaja en actividades que directa o indirectamente están ligadas al puerto.

El puerto, a raíz de su construcción en el fondeadero natural de La Isleta, se ha ido ampliando en sucesivas etapas hacia el mar, buscando mayores calados y superficies en las que ir desarrollando las nuevas demandas que derivaban del tráfico comercial. Desde el primer proyecto de Juan León y Castillo hasta los más recientes el puerto siempre crece y se extiende hacia el este (a mar abierto, mediante rellenos ganados al mar) y hacia La Isleta (al norte, ocupando parte de su borde litoral), debido a que la ciudad que el mismo ha generado le impide extenderse por tierra. Este crecimiento se realiza mediante diques e infraestructuras de abrigo perpendiculares a la costa, formando así hasta tres alineaciones sucesivas, entre las que se disponen los muelles que en la actualidad configuran el puerto. Aún hoy día los proyectos de ampliación del puerto, dadas sus condiciones morfológicas, continúan en la línea de este proceso de crecimiento, proponiendo incluso una cuarta alineación de dique de abrigo, el de la Esfinge, exterior y paralelo al Reina Sofía.

Para precisar su análisis histórico se han establecido 7 etapas, marcadas por hechos o cambios relevantes en el panorama portuario y urbano. Para cada una de ellas se ha dibujado un esquema en el que puede apreciarse la relación entre la ciudad y el puerto (más estrecha en las primeras etapas) y los procesos de crecimiento de ambos.



Hasta 1478



Existe constancia de la existencia de la isla en el mundo grecorromano.

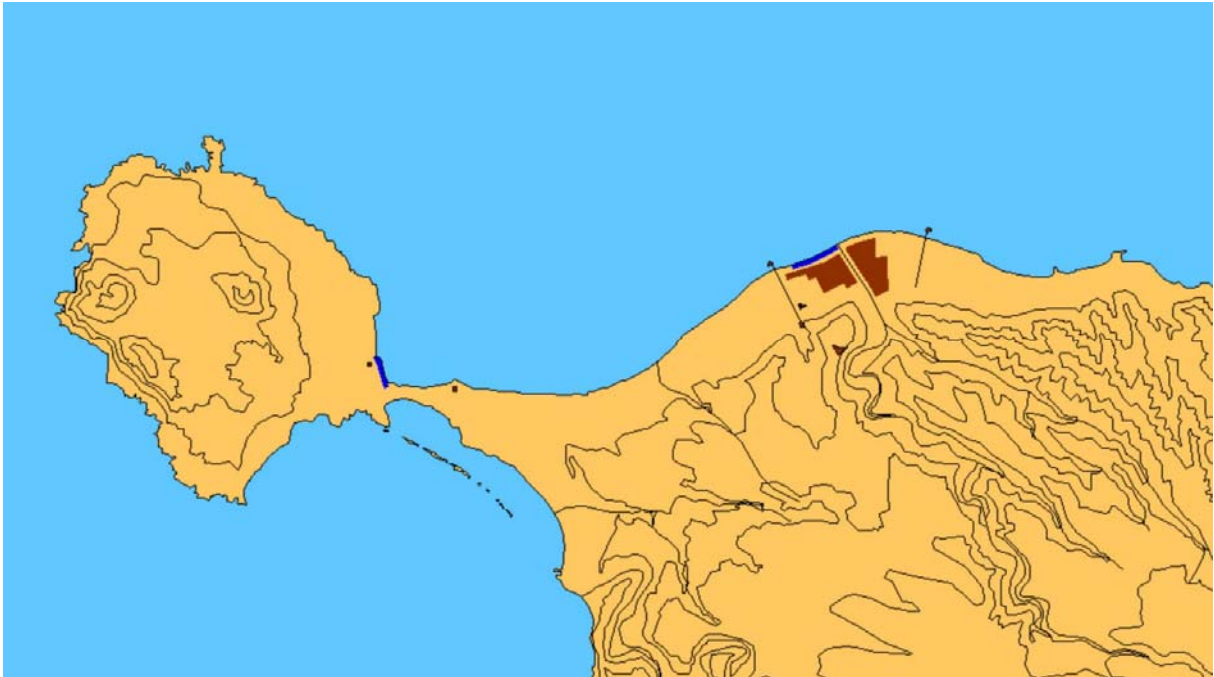
A finales del s.XIII la isla es visitada por genoveses, a los que seguirán mallorquines y catalanes.

**1478** Conquista de la Isla por Juan Rejón, se incorpora a la Corona de Castilla. Las islas Canarias comportan un fuerte valor estratégico en la expansión de la Corona hacia las costas africanas y, posteriormente, hacia el nuevo continente.

La fundación de la ciudad tiene lugar junto al Barranco de Guinguada, por sus características defensivas, configurando el barrio de Vegueta.

La Isleta, de formación volcánica, y su unión a la isla producida mediante aportaciones de arena, proporciona una ensenada natural, que por su mejor abrigo, se utiliza para fondear las embarcaciones, llamada ensenada de La Luz, o de La Isleta. Las mercancías son posteriormente trasladadas hasta la ciudad.

1478 – 1686



El 11 de agosto de **1492** Colón hace escala en Las Palmas en su viaje hacia las Indias. Con el posterior descubrimiento de América el puerto y la ciudad adquieren una gran importancia en esta ruta, como punto de escala.

**1494**, 20 de diciembre los Reyes Católicos conceden el Fuero de Gran Canaria.

El fondeadero natural de La Isleta continua utilizándose. Para su defensa se construyen los fuertes de La Luz (**1494**) y de Santa Catalina (cuyas obras finalizaran en 1640) y se construye también en él la ermita de Nuestra Señora de Guía, llamada con posterioridad por los pescadores, Nuestra Señora de La Luz.

Junto a la ciudad se inician las actividades portuarias en la Caleta de San Telmo.

Durante la primera mitad del s. XVI la ciudad crece hacia el norte, al otro lado del barranco de Guinguada, a lo largo de la caleta, originando el barrio de Triana.

**1531** Ordenanzas de la Isla de Gran Canaria, dictadas por Carlos I.

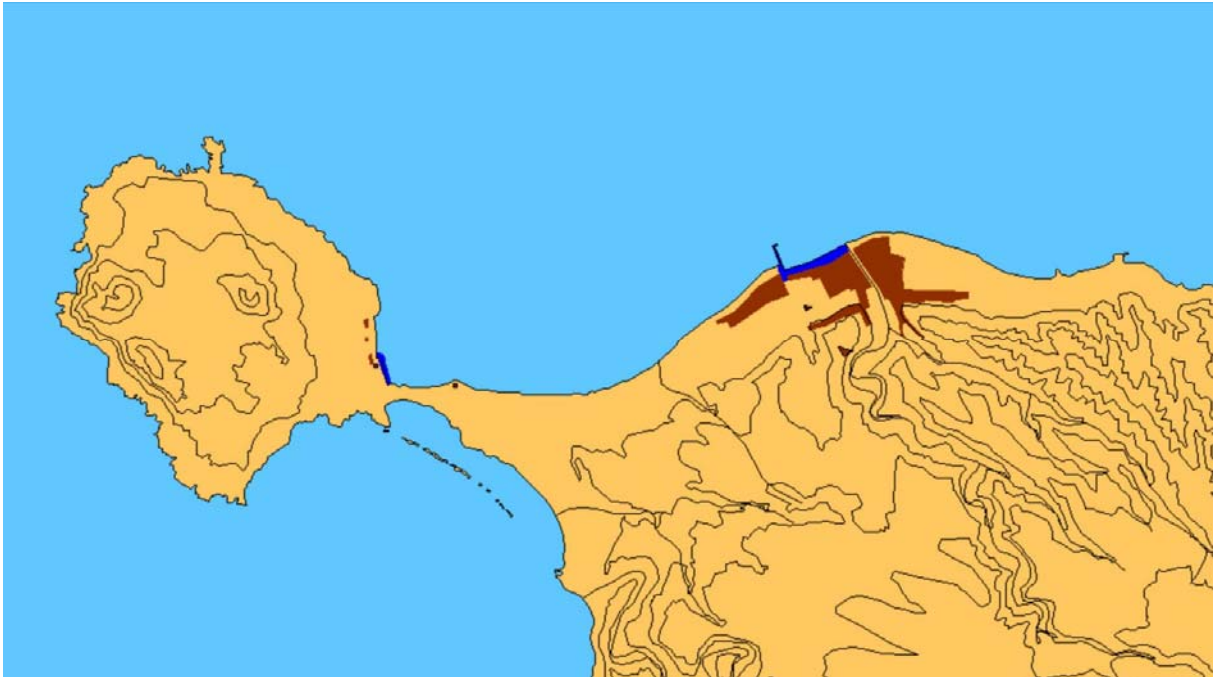
**1541**, 12 de junio, por Real Cédula, se elabora un Plan General de Fortificación de la ciudad.

**1568** En San Telmo se construye la torre fortaleza de Santa Ana, que da protección a la ciudad por el norte y al área portuaria del mismo nombre. En **1577** Se construye la torre de San Pedro Mártir (hoy conocida como Castillo de San Cristóbal) con carácter defensivo de la ciudad, al sur.

**1576** Se levantan las murallas de la ciudad. El casco, integrado por los barrios de Vegueta (sur) y Triana (norte), comunicados por un puente, permanecerá casi tres siglos sin sobrepasar el ámbito amurallado.

**1599** Inicio de la reconstrucción de la ciudad tras el ataque del pirata van der Does. El puerto de San Telmo potencia el carácter comercial de Triana.

1686 – 1883



**1790-1811** Construcción del Muelle de Las Palmas o de San Telmo. Se dispone como prolongación hacia el mar de la línea de muralla y de la fortaleza de Santa Ana. Sobre su traza se construyó la actual calle de Bravo Murillo.

**1852** Se derriban las murallas y la ciudad se extiende hacia el norte, formándose el barrio de los Arenales, para el que se realiza un proyecto de alineación de sus calles. Al mismo tiempo surgen asentamientos poblacionales en los Riscos.

**1854** Se inician las obras de la carretera que une la ciudad con el fondeadero de la Isleta (actuales calles Albareda, Juan Rejón y León y Castillo).

**1863** Inicio de la construcción de un muelle en la Bahía de La Luz, obra financiada por el Puerto y el Ayuntamiento conjuntamente. El proyecto se redacta en 1856 y la obra queda sin terminar en 1873.

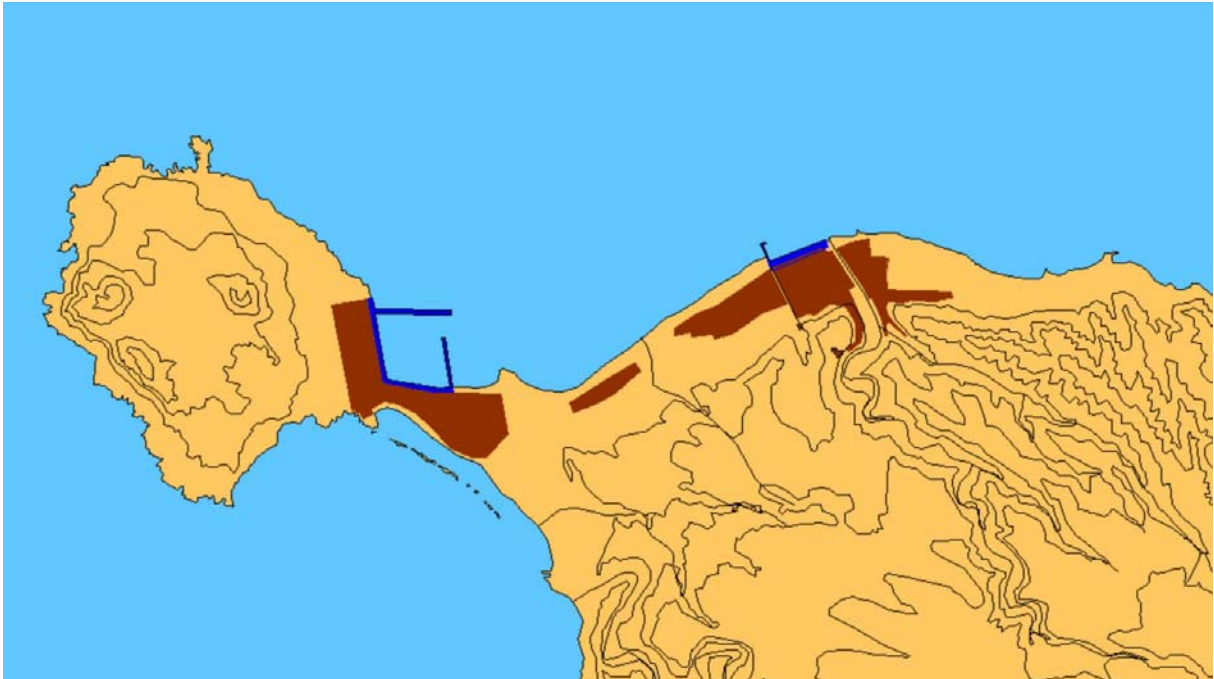
**1881**, 25 de abril, declaración de "*Puerto de Refugio*", por Real Orden, al Puerto de La Luz. El 23 de noviembre se presenta el proyecto de ampliación del Puerto de Juan León y Castillo.

Este primer proyecto del Puerto de La Luz dispone un dique (de dirección norte-sur, desde La Isleta junto al Castillo de La Luz, y de 1250 metros de longitud), un contradique (de dirección oeste-este, en las proximidades del Castillo de Santa Catalina) y una serie de muelles intermedios. En total se crea una lámina de agua abrigada de 60 hectáreas.

El proyecto incluía una trama urbana asociada al puerto y elementos que servirían de apoyo para desarrollos posteriores, como la actual Plaza de Santa Catalina o el cinturón de equipamientos del puerto. Esta propuesta no será desarrollada aunque servirá de base a posteriores ordenaciones.

**1883** Se comienza a construir el puerto de La Luz, sobre el antiguo fondeadero.

1883 – 1914



La construcción del puerto posibilita la transición de la ciudad histórica a la ciudad moderna.

**1892** En el plan frustrado de ensanche de Laureano Arroyo aparece la plaza de Santa Catalina como elemento estructurador del eje del muelle alrededor del cual se extendía el resto de la trama en el entorno del puerto.

**1897** Se expropián los terrenos de La Isleta y se instala el ejército.

**1903** finalizan las obras del puerto. Los muelles de ribera interiores propuestos no se realizan.

Al mismo tiempo que la construcción del puerto surge el pueblo-hongo de La Isleta, al aglutinar los equipamientos portuarios y las viviendas para los trabajadores sin seguir un plan director.

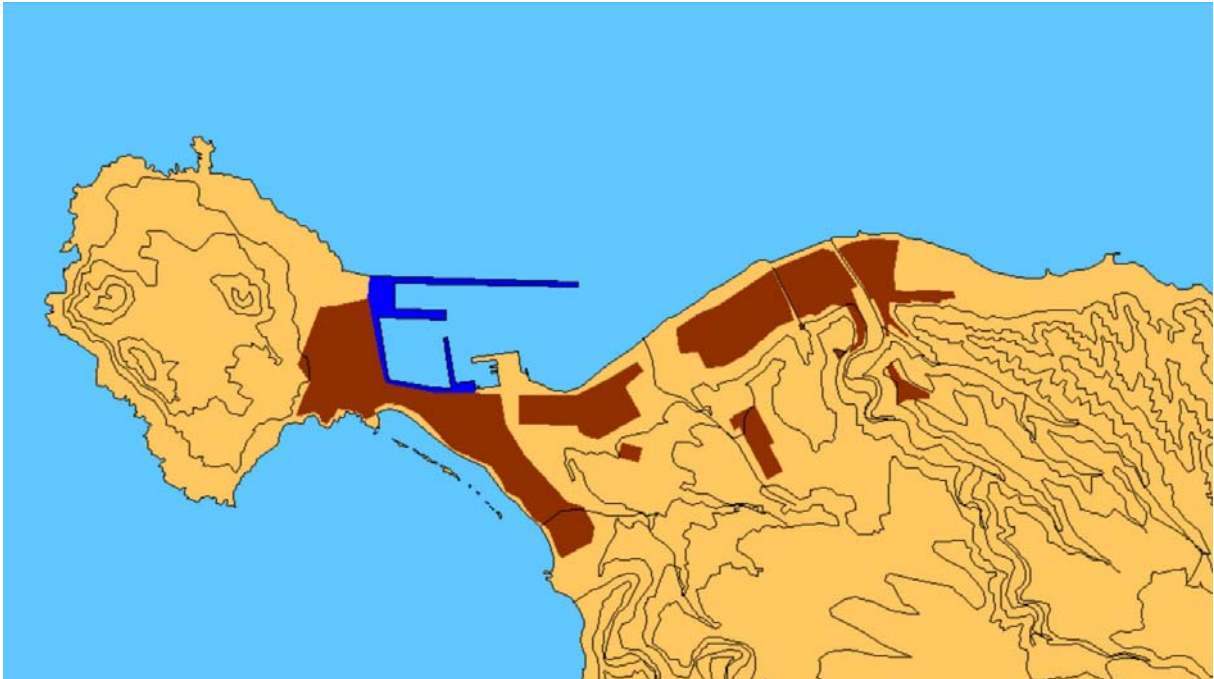
**1909** Primer proyecto de Avenida Marítima para proporcionar acceso desde Las Palmas al Puerto de La Luz, debido a la saturación de la carretera existente. Aunque no se llevará a cabo hasta los años 60 constituye uno de los primeros intentos de potenciar la presencia del mar en la ciudad.

El fuerte crecimiento del tráfico comercial hace que las anteriores instalaciones portuarias sean insuficientes y en **1910** se promueven los primeros estudios para la ampliación del puerto.

**1914** Real Orden para la ampliación del puerto. Proyecto que será presentado en 1916 por Jaime Ramonell.

La ciudad permanece sin desarrollo importante hasta la década de los 30.

1914 – 1945



**1916** En Abril se redacta el "Plan General de los Servicios del Puerto de La Luz" y en julio del mismo año el "Proyecto de Nuevo Dique de Abrigo" de J. Ramonell, siendo aprobado el 5 de febrero de 1925. Los directores Acedo, Rodríguez Roda y Artiles realizan una serie de modificaciones hasta la propuesta definitiva de un nuevo dique de abrigo de 2825 m de longitud partiendo de La Isleta a 300 m al norte del antiguo dique con dirección norte-sur.

**1927**, 15 de julio, se inician las obras del nuevo dique de abrigo que concluyen el 12 de agosto de 1935. Durante este periodo se rellena el Muelle de Ribera y se ensancha el Muelle de La Luz (hoy Muelle Grande). En estas mismas fechas se lleva a cabo la urbanización y mejora de la antigua carretera al puerto.

**1930** Aumenta la inmigración y la edificación sin ordenación. El puerto atrae nueva población hacia los barrios de su entorno. Surge el barrio de Alcaravaneras como consolidación de un pequeño foco poblacional que se había formado a lo largo de la carretera del puerto.

**1932** Se redacta el Proyecto del Muelle de Nuestra Señora del Pino (hoy Base Naval). El proyecto dispone un muelle en forma de "L" que arranca de las proximidades del Castillo de Santa Catalina. Las obras comienzan en septiembre de 1935 y terminan en junio de 1937.

**1935** Tercer Plan de ensanche urbano, no aprobado.

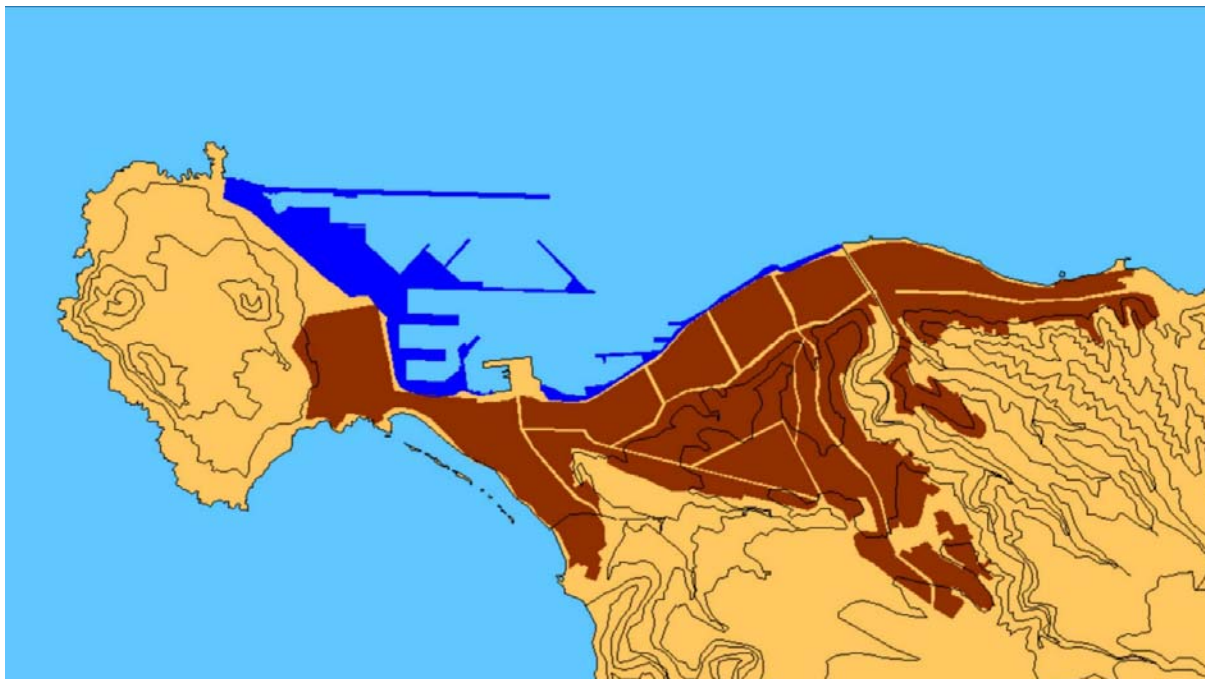
**1936** Comienza la construcción de viviendas protegidas y se lleva a cabo el saneamiento del barrio de la Isleta. Surgen los barrios de Escaleritas y Schamann.

**1937** Proyecto de Ensanche del Muelle de La Luz de Gregorio Pérez Conesa, no realizado.

**1940** El Muelle Virgen del Pino se traspasa a los Ministerios de Marina y Aviación, creándose la Base Naval, existente hasta hoy día.

**1944** Propuesta de Plan General de Las Palmas de Secundino Zuazo, aunque no será aprobado, servirá de referencia para la apertura de la ciudad al mar en posteriores actuaciones.

1945 – 1980



**1947** "Plan General de Ampliación del Puerto de La Luz", de Pedro Morales Pleguezuelo, del que se realiza el ensanche del Muelle de La Luz y el acortamiento de su anterior dique.

**1952** Anteproyecto General de Puerto Pesquero de R. Picó Cañeda. Se aprueba la construcción del Muelle Pesquero. En **1954** se realiza el Anteproyecto de Plan de Obras a realizar en 5 años, del mismo autor.

**1960s** La edificación acaba de cubrir la superficie de la llanura litoral entre el primer asentamiento y la Isleta, aunque de manera desorganizada, al no seguir ningún plan de desarrollo. Entre el barranco de Guinguada y el muelle de San Telmo se construye la Ciudad del Mar, nueva porción de terreno ganada al océano.

**1962** Plan General de Obras del Puerto de Manuel Grande Villar.

La construcción de la Avenida Marítima, a partir de **1963**, es ocasión para el relleno de toda una banda litoral que se incorpora a la ciudad, se amplía el Parque de San Telmo y se crea el Club Metropole.

**1964** Plan General de Ordenación del Puerto de M. Viguera González, enmarcado dentro del Plan Canarias del 1º Plan de Desarrollo Económico y Social de España (1964-1967).

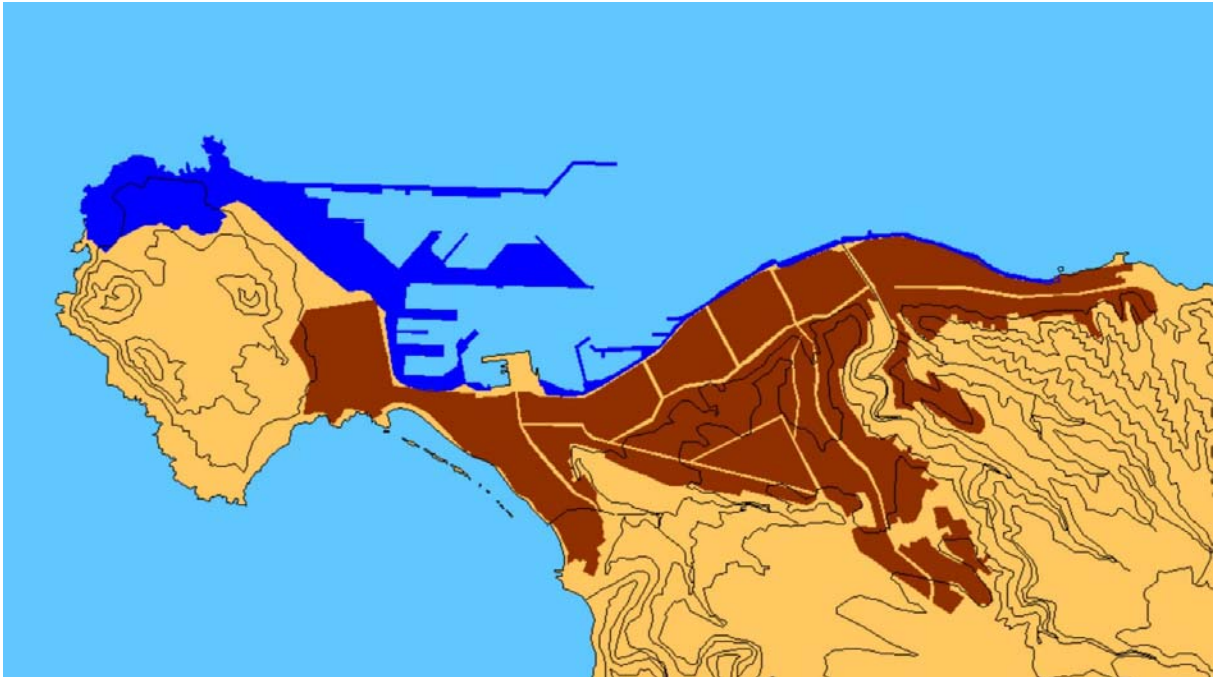
**1966** Inicio de la construcción del dique de abrigo de la Dársena Exterior, Dique Reina Sofía. La ejecución de la 1ª fase finaliza en 1971.

**1971** Plan de Ordenación y Obras del Puerto y anteproyecto de la nueva Dársena Exterior, de J. Argenti Ulloa, por el que se opta por la ampliación del puerto hacia el exterior, hasta la Península del Nido.

**1973** Se construye el Dique Este de la Dársena de Embarcaciones Menores con el fin, en principio, de evitar la refracción interior del oleaje en la Dársena Interior del puerto producida por la construcción de la Avenida Marítima. Posteriormente se destinará a uso deportivo.

**1977** Se concluye parte del Muelle Nuevo de Transbordadores y finalizan las obras del Dique Reina Sofía, abrigo del puerto exterior.

1980 – 2002



La progresiva colmatación del suelo por la edificación en torno a la línea de costa y al puerto, fuerza a éste a ampliar sus instalaciones en dirección al mar (Muelle Reina Sofía) o hacia la Isleta (Península del Nido), en una posición de fondo de saco.

Ampliación Dique Reina Sofía, en dirección sur.

**1987** Incorporación a la zona de servicio del puerto de la Península del Nido por O.M. de 11 de marzo.

**1993**, 3 de mayo, aprobación del Plan Especial del puerto, desde la Península del Nido hasta extremo norte del antiguo Muelle de Aviación.

**1994** Inicio del relleno del lado este del Muelle León y Castillo para establecer una extensa superficie dedicada a terminal de contenedores. Al mismo tiempo se inicia la urbanización de los terrenos de la Dársena Exterior y la ejecución de la Avenida de Las Petrolíferas.

Se desarrolla el tráfico de pasajeros y la actividad deportiva. Se inicia la remodelación para usos terciarios de las áreas portuarias en Santa Catalina, como primer proceso de transformación Puerto-Ciudad. Se realizan la urbanización del Muelle Santa Catalina (1996), la Estación Marítima (1997), remodelación del antiguo edificio de Transmediterránea (1999) y el Intercambiador Modal de Transportes (2001).

**1996** finaliza la construcción de un contradique flotante en la Dársena de Embarcaciones Menores.

Establecimiento de la Zona Franca en el entorno de la Península del Nido.

**1999** Modificación del acceso al Muelle de Santa Catalina.

**2001**, 1 de agosto, aprobación del "Plan de Utilización del Puerto de La Luz y Las Palmas" que incluye la ampliación de la zona de servicio con las áreas de La Isleta y el tramo costero hasta el Castillo de San Cristóbal, al sur.

### V.1.2.2. Evolución de la zona de servicio

Con anterioridad a la aprobación del vigente Plan de Utilización (1 de agosto de 2.001), la delimitación de la zona de servicio del puerto se estableció mediante el "Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas", que fue aprobado por O.M. de fecha de Julio de 1.964.

Las sucesivas obras, muelles, viales y fundamentalmente la Autovía Marítima y la ordenación del Puerto en su explotación, se fueron desarrollando de acuerdo a este Proyecto de Zona de Servicio.

Cambios de tipo físico, administrativo y del tráfico marítimo llevaron a la redacción del "Proyecto reformado de la Zona de Servicio del Puerto de la Luz y Las Palmas", en 1.987.

Entre los cambios que afectaron a la anterior delimitación de la zona de servicio, cabe señalar:

El deslinde preciso de la Península del Nido, la cual fue incorporada a la zona de servicio por O.M., de 11 de Marzo de 1987.

Las rectificaciones introducidas con motivo de la construcción de la Autovía Marítima, que afectaron a los muelles del Sanapu y del Refugio.

Desafectación de algunas parcelas, que se situaban aisladas del grueso de la zona de servicio.

La zona de servicio del puerto de Las Palmas, anterior a la aprobación del Plan de Utilización, estaba delimitada en su tramo norte por la franja de terreno entre el extremo norte de la Península del Nido y el extremo del antiguo Muelle de Aviación, situado al sur del Muelle de Santa Catalina, y en su tramo sur por la franja que comprende entre el Real Club Náutico de Las Palmas y el nudo de la Autovía Marítima situado al sur, en la desembocadura del barranco de Guinguada.

### V.1.2.3. Zona de servicio vigente y su ordenación

La zona de servicio vigente en la actualidad corresponde a la definida por el "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de La Luz y Las Palmas" aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento por Orden de 1 de Agosto de 2001. Ocupa una superficie terrestre de 340,75 has y consta, igualmente, de dos tramos separados por la Base Naval.



La delimitación del primer tramo parte desde el Norte incluyendo los terrenos de Roque Ceniciento, situados en La Isleta. Continúa por la rotonda de acceso a la Península del Nido desde El Cebadal, por el borde exterior del Paseo Hermanos Reina Lorenzo, al Noroeste, el perímetro exterior de los depósitos de combustible (en el vial que desciende del Polígono Industrial El Cebadal) y el borde de la Autovía Marítima en el tramo que discurre, desde la Plaza de Belén María de acceso al puerto, hasta el extremo del antiguo Muelle de Aviación, quedando interrumpida por la Base Naval.

El tramo sur de la zona de servicio está delimitado por el borde exterior de la Autovía Marítima comenzando desde el Real Club Náutico de Las Palmas englobando la Playa de Las Alcaravaneras, la Dársena de embarcaciones Menores y la franja costera hasta el Castillo de San Cristóbal.

Los cambios introducidos por la nueva delimitación de la zona de servicio respecto a la anterior son los siguientes:

Incorporación de los terrenos de Roque Ceniciento pertenecientes a la Isleta, cuyo límite coincide con el límite de la zona desafectada del Paisaje Protegido de La Isleta por la Modificación de la Ley de Espacios Naturales de Canarias, aprobada por el Parlamento de Canarias el 13 de mayo de 1999.

Incorporación de un tramo del dominio público marítimo-terrestre comprendido entre la desembocadura del Barranco de Guinguada y el Castillo de San Cristóbal, tomando como límite el borde más exterior de la Autovía Marítima.

Incorporación de los terrenos y desarrollo del Puerto Industrial de Arinaga (situado en los Términos municipales de Agüimes y Santa Lucía).

Desafectación de dos enclaves aislados del resto de la zona de servicio ocupados por el Club de Natación Metropole y la fábrica de hielo Fharpes.

Así mismo, con la aprobación del Plan de Utilización se han modificado las zonas de aguas del puerto.

Las zona de aguas I del puerto comprende la lámina de agua definida por la línea recta que une el extremo sur del Dique Reina Sofía con un punto de la costa situado al sur del segundo espigón de la

Dársena de Embarcaciones Menores y la línea sinuosa de la costa. Dispone de una superficie de 535,34 has.

La zona de aguas II tiene una superficie total de 1912,74 has. Se define como el área comprendida entre los paralelos que pasan por el punto situado más al norte de la zona de servicio terrestre (en la Isleta) y por el Castillo de San Cristóbal, el meridiano situado 1.000 metros al este del Dique Reina Sofía y la línea sinuosa de la Costa.

### **V.1.3. Ámbito del presente Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto.**

El ámbito del presente Plan Especial corresponde a dos de los cuatro Ámbitos de Ordenación Diferenciada OAS-04 y OAS-05 (Ordenación de Áreas Singulares), establecidos por el Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado definitivamente el 4 de Abril de 2001. Comprende la zona de servicio terrestre del puerto desde La Isleta, al norte, hasta el extremo oeste del Muelle del Refugio, abarcando en su totalidad la Dársena Exterior y la parte nororiental de la Dársena Interior. La superficie total es de 313,27 has.

(Plano de información N° 3)

## V.2. ANÁLISIS DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL



### V.2.1. Encaje territorial y urbano

El ámbito para el que se desarrolla este Plan Especial (Planos de Información 2 y 3) se sitúa en la parte norte de la zona de servicio portuaria, agrupando la mayor parte del puerto comercial y los terrenos de La Isleta. Su accesibilidad terrestre es buena, facilitada por la Autovía Marítima, de igual modo que lo es la accesibilidad marítima, permitiendo un máximo aprovechamiento de los muelles.

La Autovía GC-1 supone la principal arteria de comunicaciones terrestres de la Isla de Gran Canaria, en su frente costero oriental, siguiendo una dirección norte a sur. Circunda la ciudad paralela al borde portuario (hasta la Avenida Alcalde Juan Rodríguez Doreste), definiendo en gran parte el límite de la zona de servicio del puerto entre el Castillo de San Cristóbal y la Plaza Belén María, por su borde exterior. La posición que ocupa el puerto respecto a la ciudad y su carácter de "fondo de saco" hace que esta vía sea la que facilita el acceso a las diferentes áreas del mismo y, en concreto para este Plan Especial, posibilita el acceso al puerto comercial desde la Plaza de Belén María.

La conexión entre las principales infraestructuras de transporte y comunicación de la Isla (Intercambiador Modal de Transportes y Terminal Marítima de Santa Catalina, Estación de Guaguas Municipales del Parque de San Telmo, Aeropuerto Nacional de Gando, etc.), así como la relación entre los principales núcleos urbanos (Las Palmas, Telde, Ingenio, Agüimes) hasta llegar al sur de la isla, a Arguineguín, se realiza a través de dicha autovía, que posibilita, de igual modo, la relación del puerto con los otros dos enclaves que la Autoridad Portuaria dispone más al sur: Muelle de Salinetas (Término municipal de Telde) y Puerto Industrial de Arinaga (entre los términos municipales de Agüimes y Santa Lucía de Tirajana). Permite también la conexión con la Autovía GC-2 (C-810), a través del túnel Julio Luengo, que enlaza con el noreste insular bordeando la costa norte, hasta los municipios de Guía, Gáldar y Agaete, y la conexión con la Autovía C-813 (o Carretera del Norte) que enlaza con Tamaraceite y Arucas, en el interior de la isla. Así mismo, conecta a la altura de la desembocadura del Barranco de Guiniguada con la Autovía GC-5 (C-811 o Carretera del Centro) hasta Tafira y el área central interior de la isla.

En cuanto al entorno concreto del ámbito, su situación en el extremo norte de la Isla, en el arranque de la Península de La Isleta, hace que casi en su mitad el entorno de la zona de servicio sea un paraje natural, ahora protegido por su valor paisajístico, mientras que cerca de un 40 % está rodeado de áreas industriales y sólo en un 17 % por áreas urbanas complejas que incluyen edificios

de vivienda, el Barrio de La Isleta, situado en las traseras de los muelles del Refugio, Pesquero, Pantalán de Cory y Muelle Grande, junto a la Autovía Marítima.

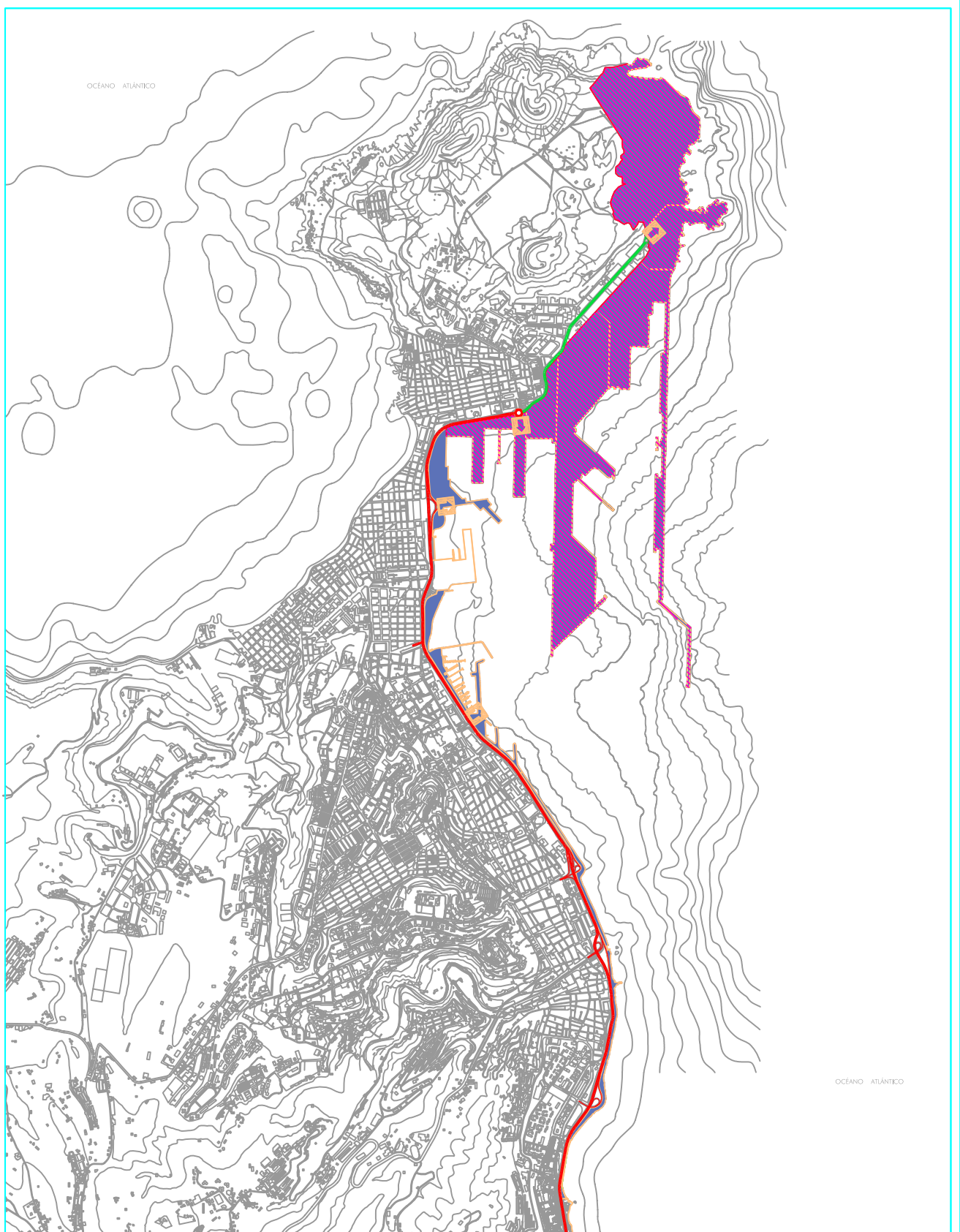
ANÁLISIS DEL BORDE PORTUARIO. Ámbito del Plan Especial		
<i>Límite zona de servicio</i>	<i>Longitud (m)</i>	<i>%</i>
En contacto con suelo urbano residencial	896	17,0
En contacto con áreas industriales	2.049	39,0
Zona Protegida de La Isleta	2.310	44,0
Total	5.255	100





Fuente: elaboración propia

De este análisis se desprende que aunque la trama residencial no supone un factor muy relevante en el computo global del entorno, no por ello la incidencia e importancia que supone en el puerto es menor, ya que se sitúa junto a las áreas portuarias más intensamente utilizadas (pesca, pasajeros, etc.) aunque con menores posibilidades de dedicarse a un tráfico masivo de mercancías. De hecho la actividad principal del puerto se está alejando progresivamente de las zonas habitadas, trasladándose hacia el noreste (León y Castillo, Reina Sofía, Península del Nido y La Isleta).



Entorno residencial junto a la Dársena Interior del Puerto.



- |   |                             |   |                          |
|---|-----------------------------|---|--------------------------|
|  | ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO |  | AUTOVÍA MARÍTIMA         |
|  | ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL    |  | VÍA DE ACCESO AL CEBADAL |
|   |                             |  | ACCESOS AL PUERTO        |



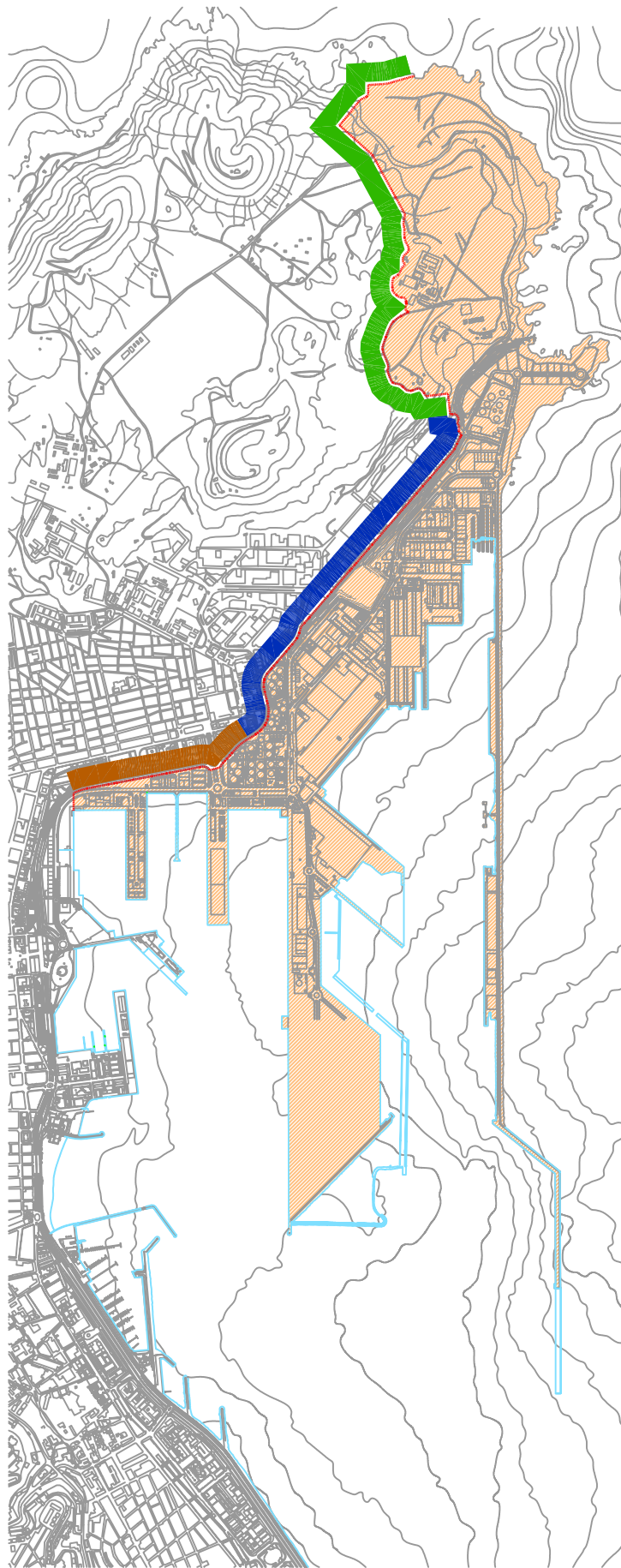
Escala 1:50.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## ACCESIBILIDAD TERRESTRE

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE INFORMACIÓN



- LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL
- ENTORNO URBANO
- ENTORNO INDUSTRIAL
- ENTORNO PAISAJE PROTEGIDO DE LA ISLETA



Escala 1:30.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## ANÁLISIS DEL ENTORNO

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

## V.2.2. Morfología general

### V.2.2.1. Configuración y morfología

El ámbito objeto de estudio presenta dos áreas claramente diferenciadas. Una, con un marcado carácter portuario, que comienza en el Muelle del Refugio, incluyendo todo el desarrollo de muelles e instalaciones portuarias, que constituyen la mayor parte del puerto comercial y que termina en el extremo norte de la Península del Nido. Y otra, definida por los terrenos de La Isleta al norte, de reciente incorporación a la zona de servicio, que va a ser destinada a actividades logísticas.

La primera de ellas presenta dos configuraciones diferentes. En la parte oeste, perteneciente a la Dársena Interior, se sitúan los muelles más cortos, con menor anchura, menores superficies anejas y calados menos profundos. La distancia entre los muelles es menor, lo que no impide una buena accesibilidad marítima, pero exige mayor maniobra a los buques. La edificación prácticamente ocupa la totalidad de los frentes de cada muelle. La parte este, perteneciente a la Dársena Exterior, la forman los muelles de mayor longitud y calado. Estos cuentan con amplias superficies anejas destinadas en su mayor parte al almacenamiento de contenedores, varaderos o almacenamiento de graneles, por lo que la edificación en sus frentes no es tan intensa. Además, cuenta con amplios paquetes de suelo destinados a actividades complementarias con la actividad portuaria (almacenes, talleres, etc.), junto al Avenida de Las Petrolíferas y a la Avenida Andrés Perdomo.

La anchura media de la zona de servicio portuaria<sup>1</sup> en estas dos áreas es muy diferente. Mientras en la Dársena Interior es de 90,3 m, muy excasa teniendo en cuenta las múltiples actividades que en ella se desarrollan, en el área de la Dársena Exterior es de 263,7 m, propia de las mercancías que en ella se mueven y que aunque se sitúa aún por debajo de la media nacional de 302 m, duplica la anchura de puertos como Bilbao o Málaga.

El área de La Isleta no presenta en la actualidad ninguna actividad portuaria, a excepción de las meramente minero-extractivas que se producen en la Cantera de Roque Ceniciento, destinadas a las obras en curso de relleno de los nuevos muelles. La puesta en marcha en esta área de la Zona Especial Canaria (ZEC), junto con la Zona Franca situada en el entorno de la Península del Nido, se verán fortalecidas con la construcción de los nuevos muelles proyectados de La Esfinge, que permitirán una estrecha relación entre buque y actividad.

---

<sup>1</sup> Cociente que resulta de la división entre la superficie terrestre de cada zona y la longitud de muelles que en ellas se sitúan.



### V.2.2.2. Longitud y tipología de la línea de costa

La tipología de la costa indica como se produce el contacto del límite portuario con la lámina de agua<sup>2</sup>. Debido al marcado carácter comercial que tiene el puerto en el ámbito para el que se desarrolla este Plan Especial, casi la mitad de su línea costera está constituida por muelles, un 45 % (los cuales suponen un 76 % de la longitud de muelles total de todo el puerto). A estos muelles hay que sumar casi otro 37 % del total de la longitud de costa formado por las infraestructuras y obras que les ofrecen protección y abrigo.

La franja costera de La Península del Nido y de La Isleta está constituida por una formación natural de costa recortada, debido a la erosión del mar, de baja altura y de origen volcánico. La erosión ha desarrollado en la parte inferior de los acantilados una plataforma litoral de abrasión, la cual ha provocado un retroceso de la línea de costa con el paso del tiempo generando los roques (Roque Negro, Baja del Palo, Roque de La Esfinge, etc.) y creando pequeñas penínsulas (Roque Ceniciento, Los Pollos, etc.). Este tramo de costa supone un 17,8 % del total.

TIPOLOGÍA DE LA LÍNEA DE COSTA Ámbito del Plan Especial		
<i>Tipo de costa</i>	<i>Longitud (m)</i>	<i>% del total</i>
Muelles	11.509	45,3
Obras de defensa y abrigo	9.379	36,9
Costa natural	4.523	17,8
Total Plan Especial	25.411	100,0

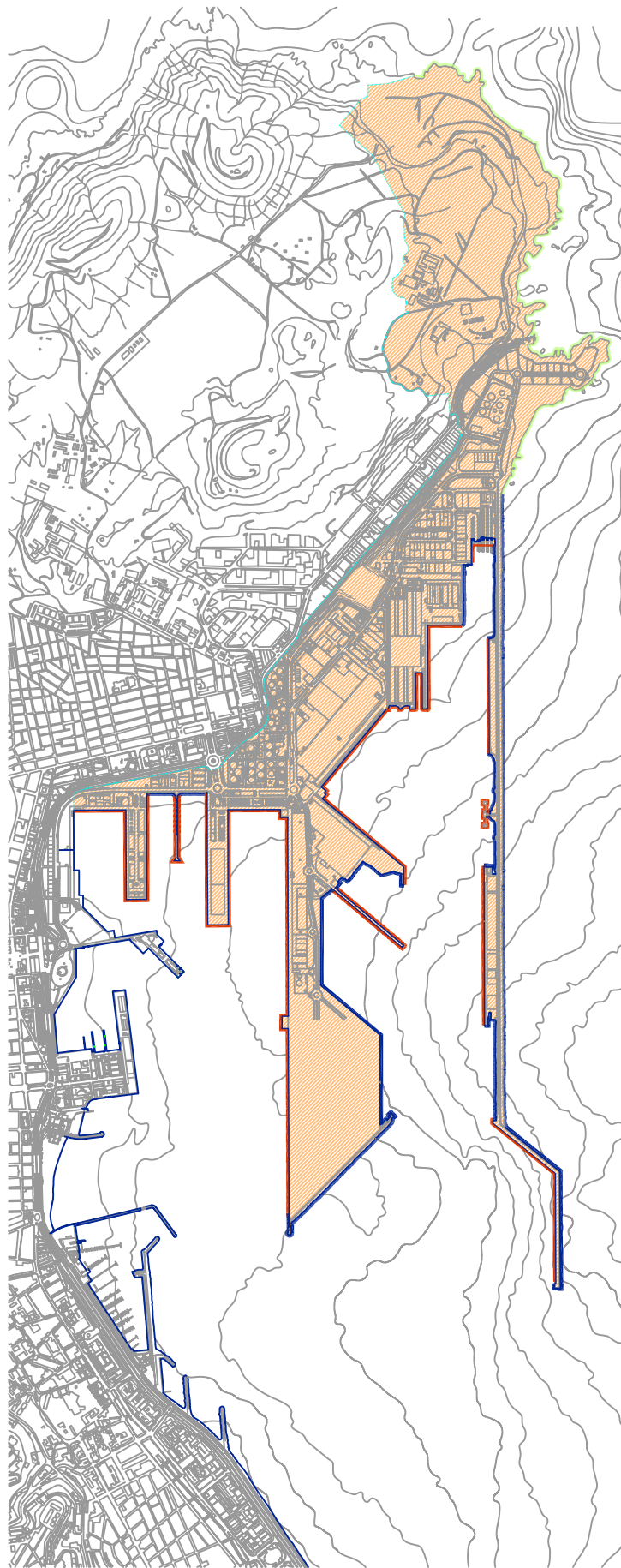
Fuente: Elaboración propia

<sup>2</sup> Para este análisis se ha tomado la longitud completa de la línea perimetral de la cartografía digitalizada que separa la superficie terrestre de la lámina de agua.

Las características y empleos de los muelles son las siguientes:

<b>MUELLES Y EMPLEOS DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS</b>				
<i>Muelle</i>	<i>Longitud (m)</i>	<i>Calado (m)</i>	<i>Ancho (m)</i>	<i>Empleos</i>
Refugio (ex-muelle Ribera Norte)	245	3,6 - 7	70	Pesquero
Pesquero Este	495	6 - 8	50	Pesquero
Pesquero Sur	100	6	50	Pesquero
Pesquero Oeste	425	4 - 6	50	Pesquero
Pantalán de Cory	320 + 320	3 - 8	8	Reparaciones e inactividad
Grande Este	550	10 - 12	50	Mercancía general y graneles
Grande Sur	100	10 - 12	50	Mercancía general
Grande Oeste	615	8 - 12	50	Mercancía general
Primo de Rivera	248	8	105	Mercancía general y pasajeros
León y Castillo	1.960	10 - 16	38 - 400	Mercancía general, ro-ro y graneles
Elder	425 + 435	14,2	14	Graneles sólidos y graneles líquidos
Virgen del Pino	591,5	11	410	Contenedores
Gran Canaria	516	11,5	300	Contenedores
Astican	570	8 - 12	200 - 250	Reparaciones
Reina Sofía Norte	550	8 - 14	33	Reparaciones
Reina Sofía Duques de Alba	120	20 - 22		Graneles líquidos
Reina Sofía Sur	755	20 - 22	55	Reparaciones
Reina Sofía Prolongación Sureste	380	20 - 22	20	Reparaciones
Reina Sofía Prolongación Sur	525	20 - 22	20	Reparaciones

Fuente: Memoria anual del puerto, año 2000.



- LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL
- MUELLES
- OBRAS DE DEFENSA Y ABRIGO
- COSTA NATURAL



Escala 1:30.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## TIPOLOGÍA DE COSTA

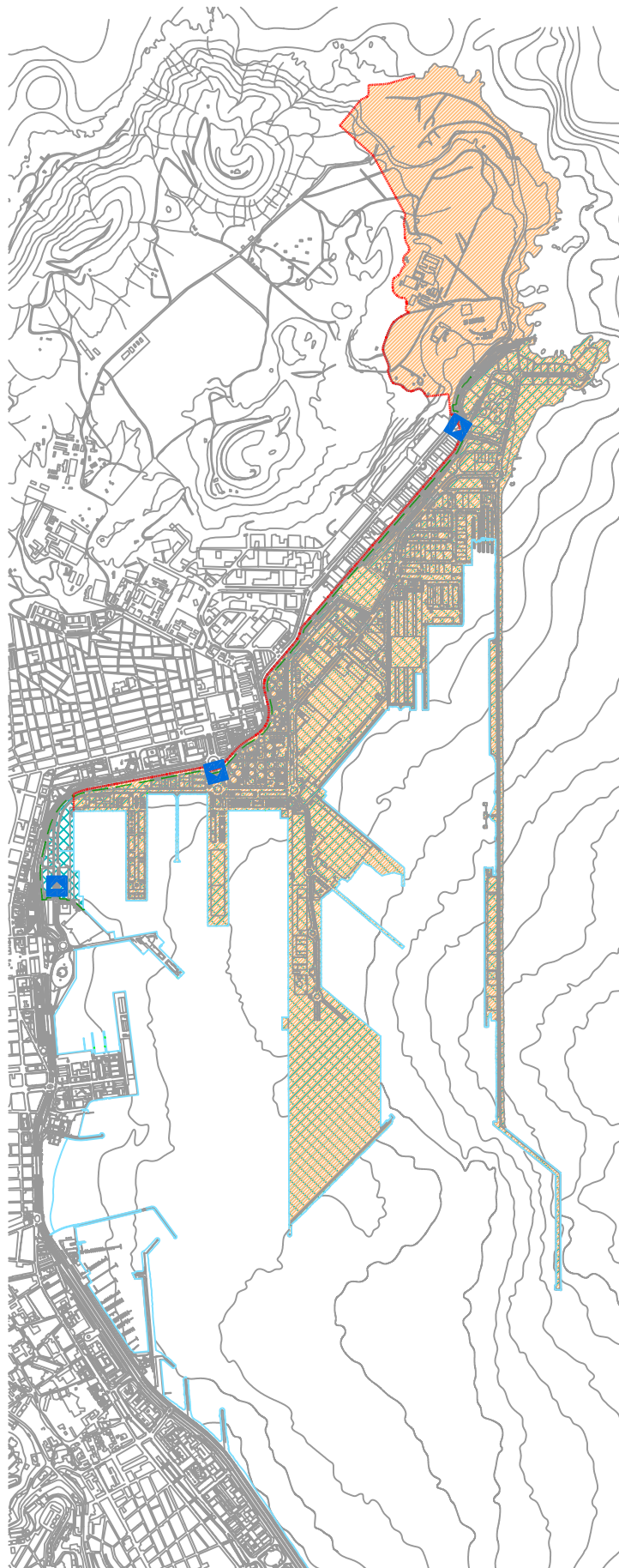
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

### V.2.2.3. Puntos de control y recintos de acceso controlado

La zona de servicio cuenta con tres puntos de control, cada uno en uno de los accesos al puerto. El primero de ellos, fuera del límite del Plan Especial, se ubica en el área de Santa Catalina en la Avenida de Los Consignatarios (a la altura del edificio de la Fundación Portuaria de Las Palmas, antigua sede de Trasmediterránea), dando acceso a la Dársena Interior y, por lo tanto, a la parte oeste del ámbito. El segundo se ubica en el acceso principal del puerto, en la Plaza Belén María y, un tercero, en el extremo final del Polígono Industrial del Cebadal, en el límite con la zona de servicio portuaria, conectando con la Península del Nido y el área de La Isleta (aunque este punto no cuenta con un control permanente sí dispone de un cerramiento perimetral que permite su cierre).

De este modo el puerto presenta un único recinto acotado y perfectamente delimitado por vallas o verjas perimetrales al que sólo se puede acceder desde estos puntos de control. La buena conservación de este cierre perimetral, sin discontinuidades o deterioros que permitan el acceso sin control y la clara localización de los controles, permite una cómoda gestión y control del espacio portuario.

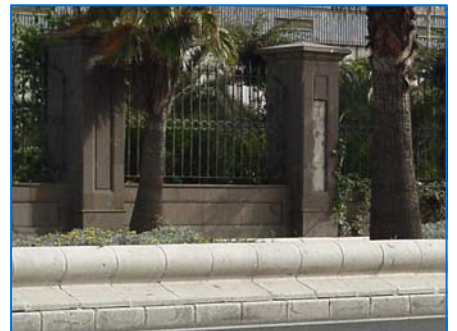
La ubicación de la Zona Franca hace necesario el establecimiento de un recinto controlado diferenciado del resto del puerto, situado en la Península del Nido, e interior a este. La conexión viaria prevista con el nuevo área logística de La Isleta y el otorgamiento de parcelas en concesión ligadas a esta actividad a ambos lados de la Avenida Andrés Perdomo, tanto junto a la calle Adolfo Alonso Izquierdo, como en la Península del Nido, dificultarán la gestión y control del acceso a la Zona Franca en un futuro.



CERRAMIENTO ACCESO A LA ISLETA



CERRAMIENTO POLÍGONO INDUSTRIAL EL CEBADAL



CERRAMIENTO AVDA. ALCALDE J. RODRÍGUEZ DORESTE

- LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL
- RECINTO PORTUARIO
- CERRAMIENTO PORTUARIO
- ▶ CONTROLES DE ACCESO



Escala 1:30.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## RECINTOS DE ACCESO CONTROLADO

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

### V.2.2.5. Síntesis y conclusiones

<b>Configuración y morfología:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Casi la mitad del entorno del ámbito del presente Plan Especial lo constituye el espacio natural protegido de La Isleta.</li><li>• El entorno urbano residencial representa un 17 % del total, situado en el área posterior a los muelles del Refugio, Pesquero y Grande.</li><li>• Escasa anchura de la zona de servicio en la parte perteneciente a la Dársena Interior.</li></ul>
<b>Longitud y tipología de costa:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Principalmente definida por muelles y obras de abrigo necesarias para el desarrollo de las diferentes actividades portuarias que se establecen en el ámbito.</li><li>• En el área de La Isleta y de la Península del Nido la línea de costa está formada por costa baja natural de origen volcánico.</li></ul>
<b>Puntos de control y recintos de acceso controlado:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El puerto está definido por un recinto unitario, claramente acotado y controlado.</li><li>• Dos controles situados en el ámbito: Belén María y El Cebadal, bien localizados.</li><li>• Dificultad de establecer un único control específico e interior al puerto para la zona Franca debido a la continuidad de la Avda. Andrés Bello para dar servicio al área logística de La Isleta.</li></ul>

## V.2.3. Infraestructuras de transporte y accesos

### V.2.3.1. Estructura y articulación viaria

La estructura y jerarquía viaria del ámbito de la zona de servicio del puerto incluido en el presente Plan especial es clara. Definida por un eje principal que recorre el interior del puerto, está bien conectada con la red viaria metropolitana exterior y permite la accesibilidad a todas las áreas y muelles del puerto. En principio, esta estructura viaria proporciona una cierta fluidez para el tráfico portuario. Únicamente presenta problemas de congestión en el acceso de Belén María, en horas de máxima afluencia de vehículos.

(Plano de Información N°6)

#### V.2.3.1.1. Accesos

El principal acceso al puerto comercial, y aglutinador de la mayor proporción de tráfico de entrada y salida (67% del total), se realiza desde la Plaza de Belén María, glorieta en la que finaliza la Avenida Alcalde Juan Rodríguez Doreste (último tramo de la Autovía Marítima). A través de este punto, en el que se localiza el control de entrada y salida del puerto, se accede a la Plaza Juan Bordes Claveríe, una glorieta que distribuye el tráfico a las vías principales internas del puerto. Por el lado oeste da acceso a la Avenida de los Consignatarios que enlaza en su recorrido por el puerto interior con el área de Santa Catalina (Plaza Camilo Martínón Navarro) y por el lado este con la calle Miguel Curbelo Espino que enlaza, a su vez, con la Avenida de las Petrolíferas a través de la Plaza de Mr. Jolly. Igualmente la Plaza Juan Bordes Claveríe proporciona acceso directo al Muelle Grande.

En conjunto, este acceso principal, aunque cuenta con amplias calzadas de 2 carriles por sentido y las rotondas poseen diámetros amplios de 50 m, Belén María, y 36 m, J.B. Claveríe, presenta problemas de saturación en horas de máximo movimiento de vehículos llegando a colapsarse la calle Miguel Curbelo Espino, en sentido salida, y la carretera que desciende del polígono industrial del Cebadal, en su confluencia con Belén María.

Un segundo acceso se localiza en el extremo norte de la Urbanización Industrial de El Cebadal. Establece la comunicación directa con la cantera de Roque Ceniciento y enlaza con el viario posterior de la Península del Nido. Este acceso prácticamente no se utiliza en la actualidad.

Los accesos mencionados, junto con el que se encuentra en Santa Catalina, se encuentran comunicados a través del viario interior del puerto.

#### V.2.3.1.2. Vías principales

El eje principal del puerto, discurre siguiendo la línea de costa a lo largo de todo el puerto, distanciado entre 50 y 300 metros del arranque de los muelles. Recorre la Dársena Interior y Exterior desde el acceso al Muelle de Santa Catalina (Plaza Camilo Martínón Navarro) hasta la Península del Nido. La unicidad de este eje distribuidor junto con la claridad de su trazado posibilita la canalización y distribución de todo el tráfico interno del puerto, dotando de accesibilidad a todos los viales secundarios e internos, así como a los muelles. Lo forman (de sur a norte y de oeste a este) la Avenida de los Consignatarios, la Plaza Juan Bordes Claveríe, la calle Miguel Curbelo Espino, la Plaza de Mr. Jolly, la Avenida de las Petrolíferas, la Plaza de Mr. Park y la Avenida Andrés Perdomo.

Una vez que se accede al puerto a través de la Plaza de Belén María, la Plaza de Juan Bordes Claveríe, situada en la parte posterior del Muelle Grande, proporciona el enlace con dicho eje principal. La plaza la forman un tramo corto de vial de 60 metros de longitud, en el que se sitúa el control portuario, y una rotonda de conexión con la Avenida de Los Consignatarios, Calle Miguel Curbelo Espino y el acceso al Muelle Grande. Esta rotonda posee un diámetro total de 85 metros, incluyendo las aceras y bandas ajardinadas perimetrales y cuenta con dos carriles.

Desde la Plaza Juan Bordes Claveríe, hasta la Plaza de Mr Jolly discurre la Calle Miguel Curbelo Espino, conectando el principal acceso del puerto con la Avenida de las Petrolíferas. Dispone de dos carriles por sentido más un carril central, para facilitar los giros e incorporaciones, y aceras a ambos lados sin arbolar de entre 2,75 y 2,5 metros, en su margen norte, y de entre 2,40 y 1,75 metros en su margen sur. En toda su longitud no está permitido el estacionamiento.



### Calle Miguel Curbelo Espino

<i>Localización</i>	Paralela al Muelle Primo de Rivera. Entre las Plazas Juan Bordes Claverie y Plaza Mr. Park.	
<i>Longitud (m)</i>	295	
<i>Nº de carriles</i>	2 + 1 + 2	Una calzada
<i>Anchura (m)</i>	22,00 – 18,60	-
<i>Estacionamiento</i>	No	-
<i>Aceras (m)</i>	Entre 1,75 y 4,00	-



- Características*
- Dispone de un carril central para facilitar los giros e incorporaciones a ambos lados.
  - Sus aceras no están arboladas.
  - Saturación y retenciones de vehículos en horas de máximo movimiento, especialmente de salida del puerto.
- Observaciones*
- Algunos vehículos estacionan sobre las isletas y en espacios no permitidos.
  - La proximidad de la Estación Marítima Transmediterránea, junto con su proximidad al principal acceso portuario, la convierte en uno de los puntos de mayor paso de peatones.

Fuente: elaboración propia

### Avenida de Las Petrolíferas

<i>Localización</i>	Entre las plazas de Mr. Jolly y la de Mr. Park, en el arranque del Dique Reina Sofía.	
<i>Longitud (m)</i>	1.912	
<i>Nº de carriles</i>	2 + 1 + 2	En 2 calzadas
<i>Anchura (m)</i>	31,0 y 44,0	-
<i>Estacionamiento</i>	En línea	En ambos sentidos
<i>Aceras (m)</i>	Entre 2,0 y 5,0	Arboladas



- Características*
- Dos calzadas separadas por una banda central ajardinada de 17,0 m de anchura en el primer tramo y 4,0 m en el segundo.
  - Dispone de un carril central para facilitar los giros e incorporaciones a ambos lados.
- Observaciones*
- Permite un tráfico fluido y proporciona accesibilidad a las diferentes áreas de la Dársena Exterior del puerto.

Fuente: elaboración propia

La Avenida de las Petrolíferas constituye la vía de mayor longitud de todo el Puerto proporcionando acceso a la red viaria secundaria y a los muelles de la Dársena Exterior. Esta vía se desarrolla entre las plazas de Mr Jolly, en el arranque del Muelle León y Castillo, y Mr. Park, en el arranque del Dique Reina Sofía, con 1.912 m de longitud. Se compone de doble calzada con dos carriles por



sentido, carriles de incorporación y giro, estacionamientos acondicionados en línea (en algunos tramos), aceras arboladas y mediana de separación ajardinada. Esta banda ajardinada posee dos anchuras diferentes, 17 metros en el tramo de dirección norte-sur junto a los depósitos de combustible y 4 metros en el resto, definiendo, por tanto dos anchuras de 44 m y 31 m, respectivamente. Las obras se acometieron entre diciembre de 1994 y diciembre de 1996 con el Proyecto de Urbanización de los terrenos de la Dársena Exterior del Puerto de Las Palmas.

De la Avenida de las Petrolíferas se accede a las calles Guinchete, las situadas en la parte posterior de los astilleros (calles: Unión Castle Line, Yeoward Line, Pinillos Izquierdo, Ibarra y Cía, Otto Thorensen–Fred Olsen, Compañía Trasatlántica Española, Blandy Brothers y O.P.D.R) y a los muelles de Gran Canaria, Asticán y Reparaciones Navales.

El área de la Península del Nido se distribuye en torno a la Avenida Andrés Perdomo, prolongación de la Avenida de las Petrolíferas. Cuenta con una calzada doble, de dos carriles por sentido, separadas ambas por una mediana ajardinada de 2,50 m de anchura. Se han acondicionado estacionamientos en línea en ambos sentidos y aceras arboladas de 2,75 m. En un futuro con la ejecución del nuevo dique exterior del puerto (Dique y Muelle de la Esfinge y Muelle del Nido), y la ubicación en esta área de la zona de actividades logísticas (ZAL), la zona Especial de Canarias (ZEC) y la Zona Franca (ZF) del puerto, esta vía se constituirá en su acceso y, como prolongación, en su eje articulador.

### Avenida Andrés Perdomo

<i>Localización</i>	Junto a la Península del Nido, como prolongación de la Avda. de Las Petrolíferas desde la Plaza de Mr. Park.	
<i>Longitud (m)</i>	792	
<i>Nº de carriles</i>	2 + 2	En 2 calzadas
<i>Anchura (m)</i>	20,00	-
<i>Estacionamiento</i>	En línea	En ambos sentidos
<i>Aceras (m)</i>	2,50	Arboladas



*Características* Dispone de una banda central ajardinada de 1,50 m de anchura.  
 Junto a ella se situa, en su lado este, una superficie de estacionamiento de vehículos pesados.

*Observaciones* Permite el acceso a los terrenos de la Zona Franca de la Península del Nido, a los muelles proyectados de la Esfinge y al área de La Isleta, como prolongación.

Fuente: elaboración propia

### Avenida de Los Consignatarios

<i>Localización</i>	Entre las plazas de Juan Bordes Claverie y de Camilo Martinón Navarro.	
<i>Longitud (m)</i>	460 (tramo perteneciente al Plan Especial)	
<i>Nº de carriles</i>	2 + 2	Una calzada
<i>Anchura (m)</i>	20,50	-
<i>Estacionamiento</i>	En batería	Borde norte
<i>Aceras (m)</i>	Entre 2,0 y 3,0	Acera exterior arbolada



- Características* Comunica el área de Santa Catalina con el puerto comercial, Dársena Interior.  
 La acera más próxima a la lámina de agua dispone de una banda ajardinada de 2,85 m de anchura.
- Observaciones* Proporciona acceso a las parcelas posteriores al Pantalan de Cory y de los muelles Pesquero y del Refugio.

Fuente: elaboración propia

La Dársena interior del puerto se estructura entorno a la Avenida de los Consignatarios que partiendo de la Plaza Juan Bordes Claverie finaliza en la Plaza Camilo Martinón Navarro, en el área de Santa Catalina. Esta avenida cuenta con dos carriles por sentido, aceras arboladas y ajardinadas y posibilita el acceso al área de almacenaje y logística situados entre ésta y el límite portuario, al Pantalán de Cory y a los muelles Pesquero y del Refugio.

#### V.2.3.1.3. Vías secundarias, vías de servicio interno y accesos a muelles

El viario secundario permite la accesibilidad a zonas de almacenes, talleres, logística e industria. Se organiza desde la red viaria principal descrita con anterioridad y no contempla el acceso de vehículos de paso hacia otras áreas del puerto.

La Avenida de Los Consignatarios distribuye la Dársena interior y proporciona acceso a las Calles Mr. Pavillard, Royal Mail Lines ("La Malareal") y Compañía Naviera Paquet, las cuales estructuran la parcelación posterior al Pantalán de Cory. Son calles de un carril por sentido, con espacios acondicionados para estacionamiento en batería y aceras de entre 0,75 y 2,50 metros.

El viario principal de la Dársena Exterior, definido por la calle Miguel Curbelo Espino, Avenida de las Petrolíferas y Avenida Andrés Perdomo, da paso a los siguientes viarios secundarios:

La calle Tomás Quevedo Ramírez discurre paralela a la calle Miguel Curbelo Espino y al Muelle de Primo de Rivera, al que da acceso. Se accede a esta calle desde un punto central a su longitud, entre el tinglado 1 y la estación de servicio de Texaco. De un carril y un sólo sentido de circulación (tanto hacia el este como al oeste) integra estacionamiento en batería en su borde sur en toda su longitud y, tanto en batería como en línea, en algunos tramos del borde norte, así como unas aceras de escasa anchura, que varían entre 1 y 2 metros. En esta calle se encuentra la sede de la Autoridad Portuaria, Aduanas, el Edificio Oeste, que alberga a la Guardia Civil y Sanidad Exterior, (entorno al cual se produce una cantidad significativa de estacionamiento ilegal) y el Edificio Este. La ubicación de la Estación Marítima de Transmediterránea en el Edificio Este y la localización de los atraques de los ferrys junto a ella, en el tacón situado en el Muelle Primo de Rivera, hace de este punto (junto con la Plaza de Mr Jolly) un lugar muy saturado de tráfico en momentos de embarque y desembarque.

#### Avenida de Los Cambulloneros

<i>Localización</i>	Muelle León y Castillo. Conecta con la Plaza de Mr. Jolly.	
<i>Longitud (m)</i>	1.050	
<i>Nº de carriles</i>	2 + 2	En 2 calzadas
<i>Anchura (m)</i>	21,5 (tramo norte) 25,0 (tramo sur)	-
<i>Estacionamiento</i>	En línea	En ambos sentidos
<i>Aceras (m)</i>	2,0	-



<i>Características</i>	Comunica y dota de accesibilidad a los muelles León y Castillo, Elder y Virgen del Pino Dispone de una banda central ajardinada de 1,5 m de anchura.	
<i>Observaciones</i>	El tráfico total portuario movido en los muelles a los que se accede desde esta avenida supone casi un 80 % del total del puerto.	

Fuente: elaboración propia

El interior del Muelle León y Castillo cuenta igualmente con una vía de distribución, la Avenida de los Cambulloneros, que parte de la Plaza de Mr. Jolly y que se desarrolla hasta la mitad del Muelle de León y Castillo, aproximadamente, desde la cual se da acceso a las diferentes parcelas destinadas a contenedores, almacenaje y talleres, ro-ro y a los muelles Elder y Virgen del Pino.

Acondicionada recientemente con dos carriles por sentido, mediana central ajardinada, estacionamiento en línea en ambos sentidos y rotondas intermedias.

El Paseo Hermanos Reina Lorenzo constituye el límite nororiental de la zona de servicio y un borde topográfico y visual para el puerto. Comienza en la Calle Guinchete y continua por la franja elevada hasta el acceso a la cantera de Roque Ceniciento y a la Urbanización Industrial del Cebadal, punto en el cual enlaza con el viario de la Península del Nido. Posee dos carriles (uno por sentido), una acera de 2,20 m de anchura en su borde interior y una franja ajardinada en su borde exterior de 5 m, en contacto con el límite portuario y la valla de separación con la Urbanización Industrial del Cebadal.

La calle Guinchete da servicio a la parte posterior de las parcelas ubicadas en el lado noreste de la Avenida de Las Petrolíferas, parte de esta avenida a la altura de los depósitos de combustible de Petrocan y termina en esta misma a la altura de la calle Yeoward Line. Dispone de un carril por sentido, estacionamientos acondicionados en línea a ambos lados y aceras arboladas protegidas en las esquinas por "orejas de burro". Esta prevista su continuidad debido al rescate de la concesión por parte de la Autoridad Portuaria de los depósitos de DISA y el posterior desmonte, en estos momentos, en fase de ejecución.



Paseo Hermanos Reina Lorenzo



Calle Guinchete

El área de los astilleros y reparación naval y el paquete posterior de naves, talleres y almacenes se distribuyen a partir de viales que conectan directamente a la Avenida de las Petrolíferas, calles: Pinillos Izquierdo, Ibarra y Cía, Otto Thorensen-Fred Olsen, Blandy Brothers, compañía Trasatlántica Española y O.P.D.R. (Oidenburg-Portuguisische-Dampfschiffs-Roderi). En general son

calles de 2 carriles de doble sentido, estacionamientos en línea y aceras en sus laterales. Desde ellas se accede al interior de cada una de las parcelas. En concreto las calles Pinillos Izquierdo y Blandy Brothers se encuentran saturadas de vehículos, debido en parte por el escaso número de plazas de estacionamiento definidas en el viario y necesarias para satisfacer la demanda de un área que puede ser considerada como un pequeño polígono industrial. Esta congestión se acrecienta por la confluencia de secciones de viario estrictas y retranqueos insuficientes en las parcelas para garantizar la dotación necesaria de plazas de estacionamiento. La calle O.P.D.R. se encuentra igualmente saturada, pero en esta ocasión por vehículos comerciales, ya que en ella se encuentran las oficinas de armadores y de consignatarios.

La calle Yeoward Line da acceso a las parcelas situadas entre los Astilleros Canarios y la Avenida de Las Petrolíferas, al noreste del Muelle Gran Canaria.

La parcelación de la Península del Nido se organiza entorno a la calle Harald Flick que parte de la rotonda situada al final de la Avenida Andrés Perdomo, en su lado este, y en su parte posterior por la calle Adolfo Alonso Fernández que enlaza con el Paseo Hermanos Reina Lorenzo y el acceso desde El Cebadal. La Calle Harald Flick dispone de doble calzada de dos carriles por sentido, separados por una mediana ajardinada de 1,5 metros de anchura y aceras arboladas de 3,0 metros.

La Isleta cuenta con un acceso independiente desde la Urbanización Industrial del Cebadal, utilizado hoy día, únicamente, para dar servicio a la Cantera de Roque Ceniciento. Se trata de un camino asfaltado de 7 metros de anchura por el que solo transitan camiones y no cuenta con más elementos de urbanización.

El Muelle León y Castillo dispone de una serie de viarios que parten de la Avenida de Los Cambulloneros. Desde la Plaza de los Obreros y Empleados de la Junta del Puerto se accede a los muelles Elder y Virgen del Pino y a la parcela situada en el tramo interior norte del Muelle León y Castillo. A lo largo de esta avenida se producen tres accesos directos al Muelle León y Castillo y desde su rotonda final al sur parten los diferentes viarios que dan acceso a las terminales de contenedores.

Desde la Plaza de Mr. Jolly se accede a los muelles Virgen del Pino y Gran Canaria, encontrándose este punto poco formalizado y confuso impidiendo un acceso más directo. Al Muelle de Gran Canaria también se accede desde la calle Unión Castle Line, al noreste.

El Dique Reina Sofía dispone de un viario que parte de la Plaza de Mr. Park de un carril por sentido que termina en el extremo de la prolongación sur del dique, con una longitud total de 3.100 m. Este presta servicio a los muelles Reina Sofía Norte, a los Duques de Alba y Reina Sofía Sur.

Desde la Plaza Juan Bordes Claverie se distribuye la vía interna que da acceso al Muelle Grande. Desde esta se posibilita la accesibilidad al muelle tanto al tramo este como al tramo oeste. cuenta con dos carriles por sentido y bandas de estacionamiento en batería a ambos lados. La duplicidad de dos calzadas, una para la entrada y otra para la salida de dicho muelle complica en cierta manera la fluidez del tráfico en este punto.

El viario principal de la Dársena Interior, Avenida de los Consignatarios, da paso al viario que distribuye el muelle Pesquero. Una única calzada de dos carriles, uno por sentido, bandas de estacionamiento a ambos lados y unas pequeñas aceras conforman esta vía. En su extremo final se dispone un fondo de saco, alrededor del depósito de agua, para permitir el cambio de sentido. Al igual que ocurre con el acceso al muelle Grande la duplicidad de calzadas que conectan con el viario principal, diferenciando la entrada de la salida, hacen que este punto carezca de claridad y fluidez.

#### V.2.3.1.4. Muelles

Los muelles disponen de una zona para facilitar el movimiento de mercancías junto al cantil de los mismos. El ancho de esta banda paralela se cuenta en línea perpendicular a partir del cantil y sus dimensiones varían desde los 40 m de los muelles León y Castillo, Virgen del Pino y Gran Canaria, a los 13 m del muelle pesquero o los 8 m del pantalán de Cory (que supone el total de su anchura).

Los muelles donde se realizan movimientos de contenedores presentan una mayor anchura de muelle libre, necesaria para las grandes grúas que por ellos se desplazan, siendo los muelles de menor anchura los dedicados a graneles y aquellos en los que atracan embarcaciones para su reparación o estancias prolongadas sin actividad. En el caso del muelle pesquero esta anchura es de 13 metros, la menor de todos los muelles, debido en parte al tipo de tráfico que se realiza en el mismo.

### ANCHURA DE MUELLES

<i>Muelle</i>	<i>Anchura (m)</i>
Refugio	18
Pesquero Poniente	13
Pesquero Martillo	13
Pesquero Naciente	13
Pantalán de Cory	8
Grande Poniente	18
Grande Martillo	50
Grande Naciente	18
Primo de Rivera	18
León y Castillo (mitad norte)	21
León y Castillo (mitad sur)	40
Elder	14
Virgen del Pino	40
Gran Canaria	40
Reina Sofía Norte	30
Reina Sofía Sur	15
Reina Sofía (prolongación sureste)	19
Reina Sofía (prolongación sur)	19

Fuente: elaboración propia



Muelle Reina Sofía Norte



Muelle León y Castillo. Terminales de contenedores

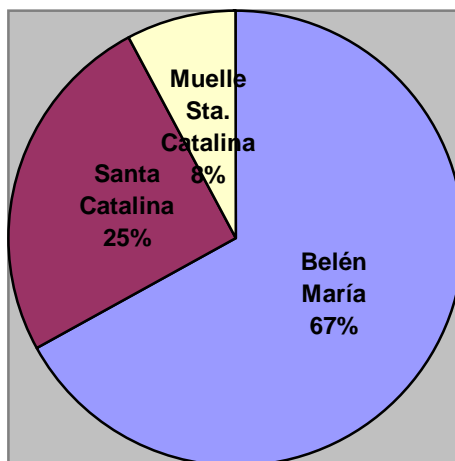
En esta superficie no está permitido la construcción de ninguna edificación que interrumpa el uso del muelle, permitiéndose sólo en casos de pequeñas instalaciones o servicios con la previa autorización de la Autoridad Portuaria.



### V.2.3.2. Tráfico terrestre

El acceso de la Plaza Belén María es el que aglutina el mayor porcentaje del tráfico terrestre que tiene su origen o destino en el puerto, un 67 % del total de entradas y salidas de vehículos. En total se han contabilizado 125.363 entradas y salidas de vehículos del puerto durante una semana (marzo de 2001). La casi totalidad de los vehículos comerciales pesados eligen Belén María como punto de acceso al recinto portuario y apenas tienen relevancia en el acceso del área de Santa Catalina. El acceso de Santa Catalina representa el 33 % restante, siendo un 25 % el que se dirige a la dársena interior, desde la Plaza Camilo Martínón Navarro, principalmente compuesto por vehículos ligeros ligados a las oficinas o almacenes que se ubican en sus proximidades, y el 8 % restante ligado al Muelle de Santa Catalina y a la Terminal Marítima.

**TOTAL ENTRADAS Y SALIDAS  
 POR BELÉN MARÍA. Marzo 2001**



ENTRADAS Y SALIDAS DEL PUERTO. En 1 semana, Marzo 2001			
Acceso	Entradas nº (%)	Salidas nº (%)	Entradas + Salidas nº (%)
Belén María	67.635 (65,0)	57.728 (69,6)	125.363 (67,0)
Santa Catalina	28.942 (27,8)	18.071 (21,7)	47.013 (25,2)
Muelle Santa Catalina	7.441 (7,2)	7.183 (8,7)	14.624 (7,8)
Total	104.018 (100)	82.982 (100)	187.000 (100)

Fuente: elaboración propia

ENTRADAS Y SALIDAS DEL PUERTO. POR DÍAS DE LA SEMANA EN BELÉN MARÍA. (En 1 semana, Marzo 2001)								
Acceso	Lunes	Martes	Miércoles	Jueves	Viernes	Sábado	Domingo	Total semana
Entradas	11.567	11.469	11.430	11.507	13.351	5.043	3.268	67.635
Salidas	8.386	10.338	8.540	7.776	14.208	5.246	3.234	57.728
Total Entradas + salidas	19.953	21.807	19.970	19.283	27.559	10.289	6.502	125.363

Fuente: elaboración propia

Aunque el tráfico portuario decae durante los fines de semana, no desaparece, manteniéndose en cifras relevantes próximas al 47 %, los sábados, y al 30 %, los domingos, respecto de los días laborables.

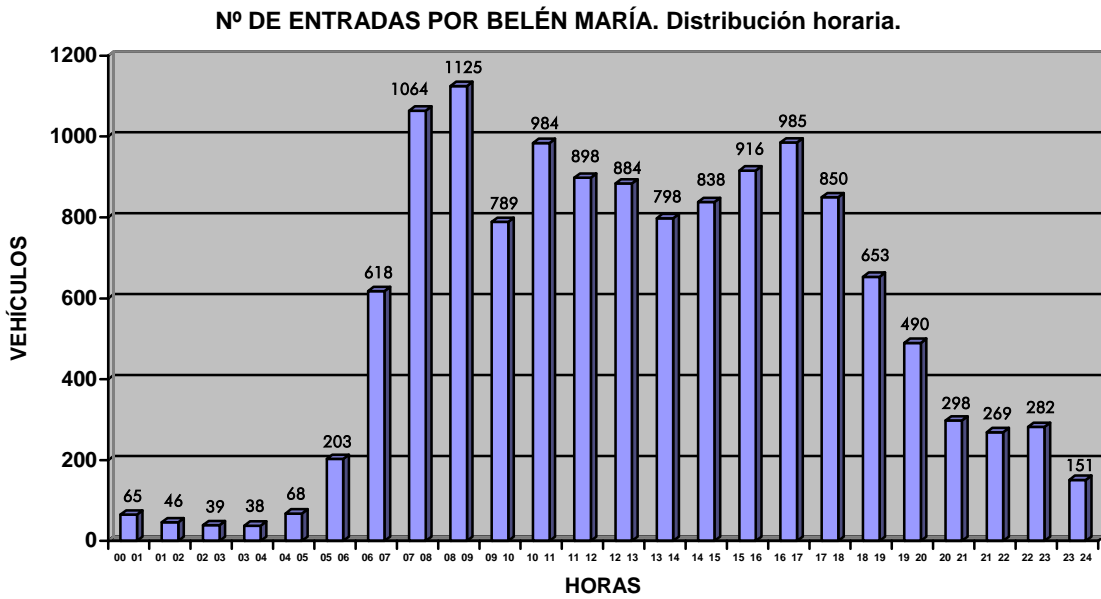
*MEDIA DÍA LABORABLE:*            21.714 vehículos/día laborable

*SÁBADO:*                                10.289 vehículos/día (47,4 % de un día laborable)

*DOMINGO:*                              6.502 vehículos/día (29,9 % de un día laborable)

El periodo punta de entrada en Belén María se produce entre las 7 y las 9 de la mañana, con una intensidad máxima de 1.125 vehículos, entre las 8 y las 9 horas. Entre estas dos horas acceden al puerto un 16,4 % del total de vehículos que lo hacen durante el día, que corresponden mayoritariamente con la entrada de las personas que desarrollan su actividad en el puerto y que se desplazan al mismo en su vehículo particular. Esta intensidad aunque desciende por debajo de los 1.000 vehículos/hora se mantiene muy próxima a esta cifra hasta las 6 de la tarde, momento en el cual comienza a descender. Es significativo cómo en las primeras horas de la tarde el acceso de vehículos vuelve a incrementarse debido a los horarios propios de jornada partida de algunos tipos de empleos. A partir de las 20 horas y hasta las 6 horas el número de entradas no presenta ninguna relevancia.

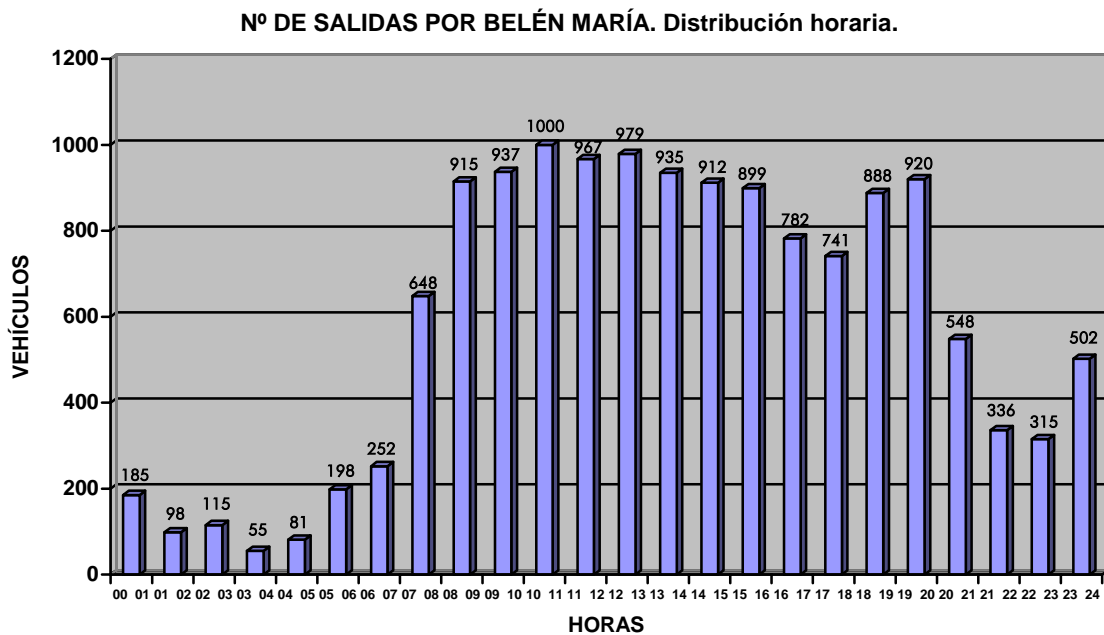




Fuente: elaboración propia

El número de salidas del puerto es incluso más homogéneo, manteniéndose prácticamente constante en valores próximos a los 1000 vehículos hora, entre las 8 de la mañana y las 8 de la tarde, descendiendo a valores cercanos a los 750, entre las 4 y las 6 de la tarde. La intensidad horaria punta alcanza los 1.000 vehículos entre las 10 y las 11 de la mañana.

Estos niveles de intensidad punta, 1.125 de entrada y 1.000 de salida, aunque están muy por debajo de la capacidad de un carril de autopista (2.000 vehículos/hora/carril), se encuentran muy próximos a los niveles de saturación de un carril urbano.



Fuente: elaboración propia



Del tipo de Estructura del tráfico<sup>3</sup> se desprende la importancia del empleo y la actividad que se realiza en el interior del puerto, reflejado por el alto porcentaje de vehículos ligeros que acceden, lo que supone algo más de la mitad del total. El porcentaje de vehículos comerciales (pesados y semipesados) es igualmente alto, un 34,1 %, y como se ha subrayado con anterioridad la práctica totalidad de entradas y salidas de vehículos pesados y semipesados se produce en Belén María .

Como puede verse, los accesos a pie o en bicicleta son muy escasos y no representan en la actualidad porcentajes significativos, aunque si las motocicletas. La propia configuración del acceso, distanciado y con pocos atractivos que inciten al peatón o al ciclista a atravesarlo (fuerte presencia del vehículo a motor, efecto barrera derivado de la anchura de los viales, etc.), como las largas distancias que separan las diferentes áreas del puerto y la inexistencia de un medio de transporte público colectivo que recorra el interior de la zona de servicio, hacen probablemente que estas cifras no sean mayores.

TIPO DE VEHÍCULO. ACCESO BELÉN MARÍA. % ENTRADAS Y SALIDAS (15-Marzo-2001)			
<i>Tipo vehículo</i>	<i>Entradas</i>	<i>Salidas</i>	<i>Entradas y salidas</i>
Ligeros	48,7	55,8	52,0
Furgonetas	18,3	15,2	16,9
Pesados	21,0	13,0	17,2
Motocicletas	7,0	13,0	9,8
Bicicletas	-	0,4	0,2
Peatones	4,0	1,9	3,0
Otros	1,0	0,7	0,9
Total	100	100	100

Fuente: elaboración propia

En cuanto a la evolución de las salidas y entradas de vehículos por Belén María, los datos disponibles no permiten conclusiones precisas.

Así, mientras la intensidad semanal aumenta solamente en un 6 %, la intensidad máxima detectada en un día ha aumentado, tanto para las entradas, como para las salidas, en un 32 %.

<sup>3</sup> Para obtener los datos de los porcentajes de tipos de vehículos que acceden y salen del puerto por Belén María se ha realizado una estimación estadística de conteos efectuados "in situ" en los controles de acceso al puerto. Se han tomado 4 intervalos de 6 minutos cada uno (dos por la mañana y dos por la tarde), coincidiendo con las horas de máximo movimiento de vehículos, tanto para la entrada, como para la salida.

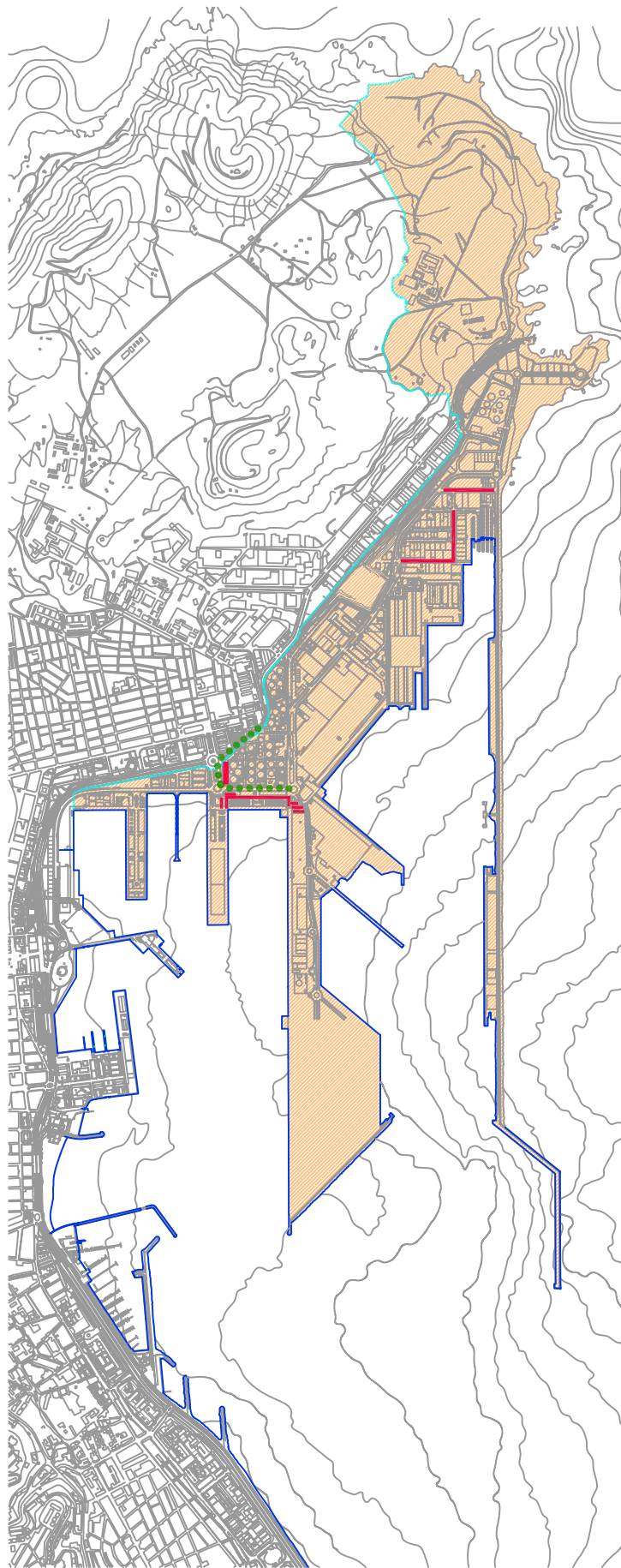


Por su parte, la intensidad horaria, tal vez el dato más importante para el diseño del acceso y de la red principal, presenta un aumento de la punta de entrada de un 31 %, en relación a 1994 y de solo un 18 %, en la referente a las salidas.

EVOLUCIÓN DE LA INTENSIDAD DE TRÁFICO EN BELÉN MARÍA			
		1994	2001
Intensidad horaria punta (vehículos/hora)	Entrada	859 (100%)	1.125 (131%)
	Salida	848 (100%)	1.000 (118%)
Intensidad diaria máxima (vehículos/día)	Entrada	10.114 (100%)	13.351 (132%)
	Salida	10.789 (100%)	14.208 (132%)
Intensidad semanal (vehículos/semana)	Entrada	56.837 (100%)	67.635 (119%)
	Salida	61.378 (100%)	57.728 (94%)
	Entradas + salidas	118.215 (100 %)	125.363 (106 %)

Fuente: aforos del Puerto de La Luz y Las Palmas y elaboración propia

Coincidiendo los mayores picos de intensidad de salida del puerto por Belén María con el mayor flujo de vehículos que bajan del Polígono Industrial de El Cebadal, en las horas próximas a mediodía y por la tarde, se producen retenciones que llegan a generar colas de espera, tanto en el interior del puerto hasta la Avenida Miguel Curbelo Espino, como en la vía que desciende desde el Cebadal, colas que, en este punto, están producidas por el tráfico dominante que supone la salida desde el puerto en la rotonda, en su salida para enlazar con la Autovía Marítima.



- LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL
- CONGESTIÓN CIRCULATORIA
- ÁREAS ESTACIONAMIENTO SATURADO E ILEGAL



Escala 1:30.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## ANÁLISIS DEL TRÁFICO TERRESTRE. CONGESTIÓN Y ESTACIONAMIENTO

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

### V.2.3.3. Estacionamiento

La inexistencia de otros medios de transporte hacen del automóvil prácticamente el único medio de transporte para acceder o desplazarse por el interior del puerto. La presencia de un número tan considerable de vehículos hace que el aparcamiento se convierta en uno de los elementos clave para asegurar la accesibilidad al puerto y crea situaciones de deficit en algunas áreas.

Puede decirse que, en general, el Puerto de La Luz y Las Palmas carece de suficientes superficies formalizadas y adecuadas para estacionamiento, especialmente en las áreas donde la actividad y movimiento de personas es mayor.

En total, en superficies formalizadas el puerto dispone de 14.253 m<sup>2</sup> de aparcamientos para vehículos ligeros, lo que supondría una capacidad de unas 570 plazas, y de 22.405 para pesados, lo que equivaldría a unas 250 plazas. El resto de los vehículos debe estacionar sobre el viario o en el interior de las parcelas.

ESTACIONAMIENTOS EN SUPERFICIES FORMALIZADAS		
<i>Tipo</i>		<i>Superficie (m<sup>2</sup>)</i>
Vehículos pesados		22.405
Vehículos ligeros	acceso libre	11.506
	Controlado por AP	2.747
Total		36.658

Fuente: elaboración propia

Algunas de las superficies de estacionamiento ordenado para vehículos ligeros se encuentran muy saturadas. Así, la situada junto a la Plaza Juan Bordes Claveríe, en el acceso principal al puerto, es insuficiente para satisfacer la demanda de plazas de estacionamiento existente en este punto. De igual modo, la situada en el arranque del Muelle León y Castillo, junto a la Estación Marítima de Trasmediterránea, se encuentra saturada y no satisface la demanda. No todos los muelles cuentan con éste tipo de áreas acondicionadas. Sólo el Muelle Pesquero, con dos pequeñas zonas en el extremo sur, y el Muelle León y Castillo, junto a la Avenida de Los Cambulloneros, disponen de ellas.

La Autoridad Portuaria dispone de estacionamientos controlados en las proximidades de sus oficinas en la calle Tomás Quevedo Ramírez. Dos parcelas situadas al este y oeste, junto al edificio, y una superficie ordenada y techada entre las calles Tomás Quevedo y Miguel Curbelo Espino.

El estacionamiento de vehículos pesados se resuelve, en general, en el interior de las parcelas, siendo escasa la superficie destinada a estacionamiento libre. La zona de servicio, no obstante, cuenta con 5 áreas distribuidas a lo largo del puerto en las que pueden estacionar. Todas ellas se encuentran formalizadas, en mayor o menor medida, y se sitúan junto a la red viaria principal o próxima a ella. El Muelle Pesquero cuenta con dos superficies, una en el propio muelle y otra en la parte posterior del mismo, junto a la Avenida de Los Consignatarios. Junto a los muelles de contenedores se ubican otras dos superficies, una en el acceso a los muelles Gran Canaria y Virgen del Pino, junto a la Plaza de Mr. Jolly, y otra en el arranque del Muelle Elder. El quinto estacionamiento se encuentra junto a la Avenida Andrés Perdomo, en su borde exterior. Estos estacionamientos son utilizados en algún caso para estacionar también vehículos ligeros.

Los estacionamientos situados sobre el viario, en general, están bien definidos en los viales de reciente urbanización. Estos presentan problemas de saturación en áreas donde la concentración de actividad y empleo es mayor. Así, se han detectado dos áreas del puerto en que esta situación se produce de manera más notable llegando a generar un buen número de estacionamientos de vehículos de forma irregular (ya sea sobre aceras, ocupando carriles del viario, doble fila, etc.).

Las dos áreas referidas son, por un lado, la calle Tomás Quevedo Ramírez, en la que numerosos vehículos ocupan la calzada o las aceras, principalmente en su lado oeste. Éste hecho se encuentra íntimamente relacionado con la presencia de las oficinas de la Autoridad Portuaria, Aduanas y Sanidad Exterior, que atienden y reciben a un número importante de usuarios del puerto tanto internos como externos, que necesitan realizar algún tipo de gestión administrativa.





Estacionamiento ilegal entorno a la Plaza Juan Bordes Calveríe c/v Calle Tomás Quevedo Ramírez

El otro enclave detectado es el área de talleres y almacenes situados junto a la Avenida de Las Petrolíferas, en la parte posterior del área de la reparación naval, donde la estricta sección de viales y la insuficiencia de los retranqueos de la edificación para resolver el estacionamiento de los vehículos en el interior de las parcelas, hace que no se disponga de las plazas necesarias para satisfacer la demanda.

Este mismo hecho ocurre en la calle O.P.D.R. en relación a los consignatarios que allí se establecen pero esta vez causado por vehículos pesados, que se detienen para realizar las gestiones administrativas estacionando el vehículo allí mismo.



Estacionamiento congestionado en el acceso a la Terminal Marítima Trasmediterránea



Estacionamiento ilegal en el viario interno del área de talleres y almacenes posterior a la reparación naval

#### V.2.3.4. Accesibilidad peatonal

El principal y único acceso peatonal al puerto desde la ciudad (en la delimitación para este Plan Especial) se realiza en la Plaza de Belén María. La proporción de desplazamientos a pie al puerto y/o dentro de éste es de aproximadamente un 3 % del total.

La proximidad de las aglomeraciones urbanas de la Isleta y el Cebadal junto con las cercanas paradas de transporte público y taxi hacen de éste punto el principal acceso peatonal al puerto comercial, tanto de salida como de entrada. Así mismo, la ubicación en el Muelle Primo de Rivera de la Estación Marítima de Trasmediterránea genera un foco de movimiento en tiempo de embarque y desembarque que tiene como punto de acceso el común para el puerto.

La mayor parte de los recorridos peatonales interiores al puerto se produce por las dotaciones de los buques y por trabajadores cuyas empresas se ubican en el recinto portuario. En menor medida se producen desplazamientos de pasajeros que llegan a las terminales o de personas que acceden al puerto por otro tipo de actividades (algún tipo de gestión administrativa, pesca deportiva, paseo, etc.).

Los principales recorridos a pie en el interior del puerto se producen en los muelles Pesquero y Grande, así como los que se producen entre el acceso al puerto en la Plaza Belén María y el área próxima al Muelle Primo de Rivera. Cabe destacar igualmente los desplazamientos que se producen entre el Dique Reina Sofía y el acceso (principalmente de marineros de flotas con escasos medios económicos allí atracadas y de ciudadanos que se acercan al extremo del dique a pescar).

#### V.2.3.5. Transporte público

El transporte colectivo terrestre es inexistente en el interior de la zona de servicio del puerto de La Luz y Las Palmas. Ningún recorrido atraviesa la zona de servicio portuaria y de igual modo, no se localiza ninguna parada en el interior de la misma. Por tanto, el estudio de las líneas y paradas de autobús y taxi que se localizan próximas al ámbito portuario es, si cabe, más importante.

Los recorridos de las Guaguas Municipales discurren principalmente por la Avenida Marítima, situándose las paradas más próximas al acceso al puerto de Belén María en la Plaza Ingeniero

Manuel Becerra, en el extremo final de la calle Juan Rejón, estableciendo la cabeza (o final) de línea.

Con la apertura en Julio de 2001 del Intercambiador Modal de Transportes de Santa Catalina se ha producido un acercamiento y modificación de las líneas de urbanas de transporte colectivo en el entorno y borde portuario. En él tienen parada o salida trece líneas, y además, alberga líneas de transporte Interurbano, que enlazan con las ciudades del resto insular, principales focos turísticos y con el aeropuerto. Además, se han puesto en funcionamiento dos líneas de transbordo, líneas 15 y 41 consensuadas con los ciudadanos y gratuitas, que enlazan los barrios de La Isleta, Las Coloradas y El Cebadal con la Estación de Santa Catalina.

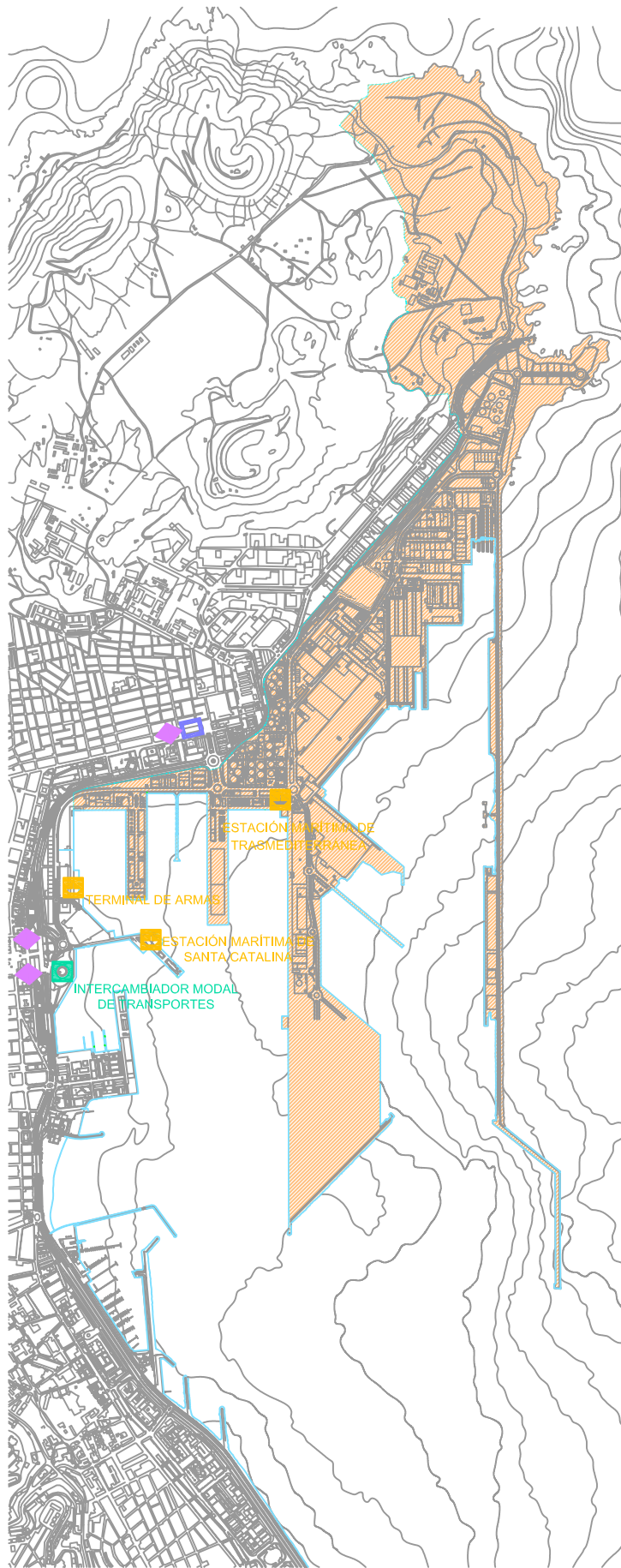
El intercambiador de Santa Catalina ha supuesto un gran avance para dotar de accesibilidad en transporte público al puerto, sobre todo a la Estación Marítima. Aunque sus usuarios todavía deben recorrer más de 800 metros para llegar a ella. Sigue, sin embargo, sin haber ningún sistema de tráfico colectivo en el interior del ámbito del presente Plan Especial.

El tráfico de pasajeros se ha convertido en uno de sus principales tráficos portuarios. Para dar servicio a esta importante demanda el puerto cuenta con tres enclaves en los que se efectúan las entradas y salidas de este tipo de embarcaciones (Santa Catalina, muelle del Sanapu y muelle Primo de Rivera). La Estación Marítima de Santa Catalina se encuentra más ligada a la ciudad, con mayor nº de entradas y salidas de buques de pasajeros y mayor frecuencia horaria, mientras que los otros dos están dedicados principalmente a ferrys, que integran ro-ro y vehículos privados, y cruceros turísticos. Tenemos así la Terminal Marítima de Armas, en el muelle del Sanapu, y la Terminal Marítima de Trasmediterránea, en el muelle Primo de Rivera y arranque del muelle León y Castillo. En ambos se disponen dos explanadas anejas en las que se ubica el ro-ro.

La falta de una conexión con transporte colectivo, junto con las grandes distancias que separan algunas áreas del puerto con la ciudad hace que un alto porcentaje de desplazamientos se efectúen en taxi. El taxi es utilizado con bastante frecuencia para acceder al puerto desde la ciudad y al contrario. Si bien el origen y destino de los viajes puede ser, en principio, variado cabe reseñar que es el transporte rodado preferido por pasajeros (tanto en la Estación Marítima de Santa Catalina como en la Estación de Trasmediterránea) y por tripulantes (especialmente para estos últimos en horario nocturno) que no disponen de vehículo propio, para conectar el recinto portuario con el área metropolitana de Las Palmas, principalmente. Existen paradas de Taxi en la Plaza del Ingeniero

Manuel Becerra, en inmediata proximidad con el acceso al puerto de Belén María, así como las existentes en las inmediaciones de la Plaza de Santa Catalina.

En el año 1997 se realizó un estudio acerca de la implantación de una línea de transporte público en el interior del puerto, *Estudio de una Oferta de Transporte en el Puerto de La Luz y Las Palmas*, por encargo de la Autoridad Portuaria. En dicho estudio se diseña una línea de autobús entre la rotonda de Santa Catalina, Plaza Camilo Martínón Navarro, y el extremo sur de la prolongación del Dique Reina Sofía, recorriendo el eje viario principal en su totalidad y el mencionado dique Reina Sofía, estableciendo paradas cada 500 metros localizadas junto a muelles o nodos de actividad del puerto.



- LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL
- TERMINAL MARÍTIMA
- INTERCAMBIADOR MODAL
- PARADAS DE AUTOBUS URBANO
- ◆ PARADA DE TAXI



Escala 1:30.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## TRANSPORTES

### V.2.3.6. Síntesis y conclusiones

<p>Red viaria y accesos:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El ámbito cuenta con una buena accesibilidad urbana y territorial.</li> <li>• La ausencia de otras alternativas al transporte de mercancías por carretera (como por ejemplo el ferrocarril) causa una dependencia total de la Autovía Marítima.</li> <li>• Congestión del acceso de Belén María, provocado por su escasa capacidad y funcionalidad.</li> <li>• Clara articulación viaria interior del puerto.</li> </ul>
<p>Viarío local y accesos a muelles:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indefinición y poca claridad en los accesos a algunos muelles.</li> </ul>
<p>Muelles:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Saturación del acceso a los muelles y áreas de almacenes, talleres e industria.</li> </ul>
<p>Tráfico:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesidad de establecer una nueva conexión viaria para resolver la futura demanda de tráfico de las nuevas áreas de La Isleta y muelles de la Esfinge y del Nido.</li> </ul>
<p>Estacionamiento:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Necesidad de aumentar y regular de manera más adecuada y eficaz las plazas de estacionamiento. Principalmente en el entorno de las Plazas de Juan Bordes Claverie y Mr. Jolly y en la calle Tomás Quevedo Ramírez.</li> <li>• Existencia de numerosas áreas en las que se producen estacionamientos no ordenados.</li> <li>• Congestión de vehículos estacionados en las áreas de parcelación menor, debido a la confluencia de secciones viarias estrictas y retranqueos insuficientes para garantizar la dotación necesaria de plazas de estacionamiento.</li> <li>• Escasez de aparcamientos formalizados en algunas áreas.</li> </ul>
<p>Accesibilidad y recorridos peatonales:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Discontinuidad y falta de tratamiento adecuado para el acceso de peatones al puerto en la Plaza Juan Bordes Claverie y su entorno.</li> </ul>
<p>Transporte público:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inexistencia de una línea de transporte colectivo en el interior del puerto. Hecho que puede ser valorado por el Plan Especial.</li> </ul>

## V.2.4. Análisis de la parcelación, la edificación y los usos

### V.2.4.1. Parcelación y usos

La zona de servicio del puerto está dividida para su explotación en ámbitos o parcelas destinadas a una actividad unitaria. Parte de éstas han sido objeto de concesión y se gestionan privadamente. El tamaño de la parcelación, resultante del otorgamiento de las concesiones, es muy variado y adaptado a la amplia variedad de usos y actividades que se desarrollan en el puerto, desde las más grandes destinadas a almacenamiento de contenedores o reparación naval, hasta las pequeñas parcelas, situadas en el área de talleres y almacenes, posterior al Dique Reina Sofía.

Las concesiones destinadas a contenedores poseen superficies que varían entre los 170.600 m<sup>2</sup>, de la Terminal de OPCSA, y los 35.464 m<sup>2</sup>, de Terminales Canarios. Por otro lado, las destinadas a reparación naval, lo hacen entre los 168.925 m<sup>2</sup>, de los Astilleros Canarios, y los 30.402 m<sup>2</sup>, de Reparaciones Navales Canarias. Todas estas parcelas se sitúan en la Dársena Exterior del puerto.

En una escala intermedia, las parcelas que ocupan las petroleras, situadas en la parte posterior del Muelle Primo de Rivera, poseen superficies entre 19.000 m<sup>2</sup> y 12.000 m<sup>2</sup>.

Los muelles Pesquero y Grande presentan una parcelación variada y adaptada al movimiento y almacenamiento de pesca, fruta, hortalizas, etc. que en ellos se realiza. Sus concesiones poseen superficies de 2.500 a 3.000 m<sup>2</sup> en el Muelle Pesquero y Grande, a excepción del almacén situado en el frente de este último de 20.000 m<sup>2</sup>, y una serie de parcelas más pequeñas situadas en el área de almacenes posterior al pantalán de Cory, junto a la Avenida de Los Consignatarios, de entre 400 y 1.500 m<sup>2</sup>.

En general, la parcelación más pequeña se localiza en las áreas destinadas a almacenes y talleres. Aparte de la ya reseñada con anterioridad, situada en la parte trasera del Pantalán de Cory, en la parte posterior al área de reparación naval se desarrolla una amplia superficie, de unas 12 has, con parcelación de 450 m<sup>2</sup> a 1.200 m<sup>2</sup>, agrupando en algunos casos dos o más parcelas para formar otra mayor.

La puesta en marcha de la Zona Franca ha creado parcelas que van desde los 1.200 m<sup>2</sup>, las más pequeñas, a los 6.000 m<sup>2</sup> de las más grandes. Estas se sitúan en el puerto exterior, en la Península del Nido.

La estructura general de la parcelación puede verse reflejada en el estudio de las concesiones. Si observamos la tabla adjunta, podemos ver como casi la mitad de las parcelas, un 49,7 % del total, poseen superficies entre 500 y 2.500 m<sup>2</sup>, representando un 8,9 % de la superficie total en concesión. La práctica totalidad de las mismas se destina a almacenamiento (cubierto y descubierto), talleres y naves industriales.

A este primer grupo hay que sumar un 16,9 % de parcelas que tienen unas dimensiones reducidas, menores de 500 m<sup>2</sup>, correspondientes a usos terciarios, relacionados con la hostelería (bares que prestan un servicio complementario en las diferentes áreas del puerto), oficinas y a pequeñas naves de almacenamiento y talleres.

Las parcelas de dimensiones situadas entre los 2.500 m<sup>2</sup> y los 5.000 m<sup>2</sup>, un 11,7 % del total, se destinan a almacenamiento frigorífico y de graneles sólidos principalmente.

Las parcelas de mayor tamaño no representan una proporción muy relevante respecto al número total de parcelas, tan solo seis mayores de 20.000 m<sup>2</sup>. Pero, en cambio, adquieren mayor protagonismo pues aglutinan un 52,1 % de la superficie total en concesión.

<b>TAMAÑO DE LA PARCELACIÓN EN CONCESIÓN</b> (ámbito del PE, 2002)				
<i>Tamaño de parcelas (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Nº de parcelas</i>	<i>% del total de parcelas</i>	<i>Superficie total (m<sup>2</sup>)</i>	<i>% del total de la superficie</i>
≤200	12	7,0	1.368	0,1
>200≤500	17	9,9	6.410	0,6
>500≤1000	46	26,9	35.330	3,6
>1000≤2500	39	22,8	52.949	5,3
>2500≤5000	20	11,7	70.614	7,1
>5000≤10000	18	10,5	124.429	12,6
>10000≤20000	13	7,6	184.763	18,6
>20000≤50000	2	1,2	65.866	6,6
>50000	4	3,5	452.333	45,5
<b>Total</b>	<b>171</b>	<b>100,0</b>	<b>994.062</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Elaboración propia

Otra de las características del ámbito de este Plan especial, es el alto porcentaje de ocupación por la edificación que alcanzan algunas de las áreas portuarias. Para analizar este aspecto se han tomado





las áreas funcionales que fueron estudiadas por el Plan de Utilización y se ha computado la ocupación del suelo por la edificación.

La proporción de superficie edificada en el total del ámbito es del 9,2 %. Una proporción que se eleva considerablemente en torno a la Dársena Interior. Así sucede, por ejemplo, en los muelles Grande, Pesquero, Primo de Rivera y en sus superficies posteriores anejas, donde los porcentajes suponen grados de ocupación similares a los de polígonos industriales congestionados, situándose por encima del 30 %. Este índice es igualmente alto en el área de la reparación naval que en conjunto supera el 20 %, debido a la presencia de numerosas parcelas de talleres y almacenes en su parte posterior.

El resto de áreas, todas ellas pertenecientes al puerto exterior, presentan índices de ocupación más bajos y en ningún caso superan la media, debido en parte a las grandes superficies de almacenamiento de contenedores libres de edificación, a la baja presencia de construcciones en el Dique Reina Sofía, a la existencia aún de parcelas sin construir en la Península del Nido y en los terrenos de La Isleta, cuyo aprovechamiento se encuentra en proyecto.

SUPERFICIE Y PORCENTAJE DE OCUPACIÓN DE LA EDIFICACIÓN (año 2002)			
	<i>Superficie del área (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Superficie edificada (m<sup>2</sup>)</i>	<i>% del total</i>
Dársena Pesquera	79.845	25.545	32,0
Muelle Grande	109.243	35.459	32,5
Dársena Interior Levante	132.771	44.930	33,9
Dársena Exterior Poniente	1.000.025	71.073	7,1
Reparación Naval	397.309	82.152	20,7
Dique Reina Sofía	174.503	4.120	2,4
Península del Nido	259.626	17.067	6,6
Roque Ceniciento (La Isleta)	973.165	6.370	0,1
Total:	3.126.487	286.716	9,2

Fuente: Elaboración propia

#### V.2.4.2. Evolución y tendencia de la demanda

Del análisis de las concesiones otorgadas en los últimos quinquenios no es fácil deducir una evolución clara de la demanda.

DISTRIBUCIÓN DE LAS PARCELAS POR FECHA DE ADJUDICACIÓN Y SUPERFICIES (ámbito del PE, año 2002)						
Tamaño de parcelas (m <sup>2</sup> )	Anterior a 1984	1985 - 1989	1990 - 1994	1995 - 1999	2000 - 2001	Total
≤200	2		2	6	2	12
>200≤500	8			7	1	17
>500≤1000	2	3	6	24	11	46
>1000≤2500	4	5	8	12	10	39
>2500≤5000	5	2	1	12	2	20
>5000≤10000	4	1	2	7	3	18
>10000≤20000	6	1	1	4	1	13
>20000≤50000		1		1		2
>50000	1	1			2	4
Nº Total	32	14	20	73	32	171

Fuente: Elaboración propia

Así, si tomamos como referencia el umbral de los 1.000 m<sup>2</sup>, por ejemplo, el porcentaje de parcelas pequeñas, de superficie inferior al umbral, sobre el total ha experimentado la siguiente secuencia a lo largo de los períodos considerados: 37,5%, 21,4%, 40,0%, 50,6%, 43,75%.

Esta distribución parecería indicar una cierta tendencia al alza en el porcentaje de parcelas pequeñas. No obstante, habida cuenta de que la oferta de parcelas ha dependido en cada momento de las disponibilidades de suelo en la zona de servicio y de sus características, esta tendencia no puede justificar por sí sola una opción urbanística determinada.

De hecho, si se analizan las parcelas de mayor superficie (> 50.000 m<sup>2</sup>), se observa que en los dos últimos años se han otorgado tantas como en todo el período de estudio. Sin embargo, su reducido número (2), no permite considerar este hecho como indicio de una tendencia.

Posiblemente, la principal conclusión que puede extraerse del análisis del tamaño de las concesiones y de su evolución es, por un lado, su amplísima diversidad, que va de pequeñas naves

de menos de 500 m<sup>2</sup> a grandes extensiones de más de 5 hectáreas. Por otro, su variabilidad en el tiempo, es decir, su dependencia de la coyuntura inmobiliaria y de la oferta.

Por este motivo, garantizar una amplia variedad de posibilidades en cuanto a formas y tamaños de parcela, así como una gran flexibilidad normativa, de forma que permita la continua adaptación de la ordenación a la demanda de cada momento, parece que debe ser el criterio principal para el tratamiento de la parcelación en el Plan Especial.

#### V.2.4.3. Análisis de la edificación

En general, los edificios del puerto de La Luz y Las Palmas responden a características propias de la actividad portuaria (instalaciones, almacenamiento, etc.). Para la evaluación del interés de los distintos edificios se han estudiado las características arquitectónicas y funcionales de todos los situados en el ámbito, así como diversa bibliografía histórica y actual sobre el Puerto y la Ciudad de Las Palmas.

Así, encontramos que, entre los edificios estudiados, los que presentan un mayor grado de interés son los situados en el frente del Muelle Primo de Rivera, en concreto, los edificios laterales y central destinados a oficinas, que presentan igual definición arquitectónica y estética, proporcionando un conjunto unitario relevante.

Otros, sin excesivo valor arquitectónico, constituyen hitos visuales cuya conservación puede considerarse. Dentro de estos se encuentran los silos situados en el Muelle Grande, Silos Canarios, y el silo situado en el arranque del Muelle Elder, Granero de Las Palmas, así como el depósito de agua situado en el extremo del Muelle Pesquero, que aunque no se encuentra en uso supone una referencia en el conjunto del muelle.

Para el conocimiento puntual de los edificios o elementos clasificados se han elaborado fichas en las que figura su localización, sus condiciones de uso, estado de conservación, sus características singulares y una serie de observaciones y recomendaciones de cara establecer criterios y condiciones para su protección en el documento normativo. Se adjunta, además, su localización en el plano de Información N° 6.

Sede de la Autoridad Portuaria		
<i>Localización</i>	Muelle Primo de Rivera	
<i>Uso</i>	Oficinas	
<i>Estado general</i>	Bueno	
<i>Estado</i>	<i>Estructura</i>	Bueno
	<i>Paramentos y revestimientos</i>	Bueno
	<i>Cubierta</i>	Bueno
<i>Características singulares</i>	Edificio de 5 plantas, representativo y organizador del frente del Muelle Primo de Rivera. Su estructura es de hormigón con acabados exteriores en revoco y piedra.	
<i>Observaciones</i>	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo. En su parte central inferior dispone de un estacionamiento controlado por la AP. Forma un conjunto unitario con el resto de edificios situados en el frente del Muelle Primo de Rivera.	
<i>Recomendaciones</i>	Conservación total	



Fuente: elaboración propia

Edificio Oeste		
<i>Localización</i>	Muelle Primo de Rivera	
<i>Uso</i>	Oficinas	
<i>Estado general</i>	Bueno	
<i>Estado</i>	<i>Estructura</i>	Bueno
	<i>Paramentos y revestimientos</i>	Bueno
	<i>Cubierta</i>	Bueno
<i>Características singulares</i>	Edificio de 5 plantas, que alberga, entre otras las oficinas de Sanidad Exterior, Aduanas y dónde se ubica la Guardia Civil. Su estructura es de hormigón con acabados exteriores en revoco y piedra.	
<i>Observaciones</i>	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo. Forma un conjunto unitario con el resto de edificios situados en el frente del Muelle Primo de Rivera.	
<i>Recomendaciones</i>	Conservación total	



Fuente: elaboración propia

Edificio Este		
<i>Localización</i>	Muelle Primo de Rivera	
<i>Uso</i>	Oficinas	
<i>Estado general</i>	Bueno	
<i>Estado</i>	<i>Estructura</i>	Bueno
	<i>Paramentos y revestimientos</i>	Bueno
	<i>Cubierta</i>	Bueno
<i>Características singulares</i>	Edificio de 5 plantas, que alberga la Estación Marítima de Trasmediterránea. Su estructura es de hormigón con acabados exteriores en revoco y piedra.	
<i>Observaciones</i>	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo. Forma un conjunto unitario con el resto de edificios situados en el frente del Muelle Primo de Rivera.	
<i>Recomendaciones</i>	Conservación total	



Fuente: elaboración propia

Silos Canarias		
<i>Localización</i>	Muelle Grande Naciente	
<i>Uso</i>	Silo	
<i>Estado general</i>	Bueno	
<i>Estado</i>	<i>Estructura</i>	Bueno
	<i>Paramentos y revestimientos</i>	Bueno
	<i>Cubierta</i>	Bueno
<i>Características singulares</i>	Silo destinado a graneles sólidos. Construido a mediados del siglo XX. Su estructura es de hormigón y acabados en revoco.	
<i>Observaciones</i>	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo. De importante presencia en el Muelle Grande supone un hito visual tanto desde la ciudad como desde la Dársena Interior del puerto.	
<i>Recomendaciones</i>	Conservación recomendada	



Fuente: elaboración propia

Silo (Granero de Las Palmas)		
<i>Localización</i>	Arranque del Muelle Elder	
<i>Uso</i>	Silo	
<i>Estado general</i>	Bueno	
<i>Estado</i>	<i>Estructura</i>	Bueno
	<i>Paramentos y revestimientos</i>	Bueno
	<i>Cubierta</i>	Bueno
<i>Características singulares</i>	Silo destinado a graneles sólidos. Su estructura es de hormigón.	
<i>Observaciones</i>	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo. Situado en la Dársena Exterior que por su altura y volumen supone un hito visual, formando parte del paisaje portuario en esta zona.	
<i>Recomendaciones</i>	Conservación recomendada	



Fuente: elaboración propia

Depósito de agua		
<i>Localización</i>	Muelle Pesquero	
<i>Uso</i>	Depósito de agua. Sin uso en la actualidad	
<i>Estado general</i>	Bueno	
<i>Estado</i>	<i>Estructura</i>	Bueno
	<i>Paramentos y revestimientos</i>	Bueno
	<i>Cubierta</i>	Bueno
<i>Características singulares</i>	Esta instalación propia de las que son necesarias para la actividad portuaria se conserva a modo de hito singular en el muelle.	
<i>Observaciones</i>	Aunque no se encuentra en uso su conservación es buena. Es visible desde el Muelle del Sanapu y supone un hito visual situado al final del eje del viario que discurre por el Muelle Pesquero.	
<i>Recomendaciones</i>	Conservación recomendada	



Fuente: elaboración propia

### V.2.4.3. Síntesis y conclusiones

Parcelación y usos:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Adaptada a las diferentes actividades que se desarrollan en la zona de servicio del puerto.</li><li>• Conveniencia del traslado de los depósitos de combustible ubicados junto al acceso de Belén María en íntimo contacto con la ciudad y que actualmente se encuentran fuera de ordenación por el plan espacial vigente.</li><li>• Casi la mitad de las parcelas existentes tienen superficies entre 500 m<sup>2</sup> y 2.500 m<sup>2</sup>.</li><li>• Los índices más altos de ocupación por la edificación se alcanzan en la Dársena Interior.</li></ul>
Evolución y tendencia:	<ul style="list-style-type: none"><li>• No se aprecian tendencias claras, si no es hacia una gran diversificación de la demanda.</li></ul>
Análisis de la edificación:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Principalmente ligada a la actividad portuaria comercial y sin carácter representativo relevante.</li><li>• La edificación más relevante, sobre la que puede proponerse su protección, se encuentra situada en el frente del Muelle Primo de Rivera. Sede de la Autoridad Portuaria, Edificio Este y Edificio Oeste.</li><li>• Otra serie de edificios constituyen hitos visuales. Estos son el Silo del Muelle Elder, los Silos Canarios y el depósito de agua del Muelle Pesquero.</li></ul>

## V.2.5. Análisis de la situación legal del suelo

### V.2.5.1. Superficies en concesión

Como se ha indicado, una buena parte de la zona de servicio está otorgada en concesión a particulares. Naturalmente, esta situación supone una limitación importante a la capacidad de actuación del presente Plan Especial, ya que la modificación de usos o condiciones de edificación en estos ámbitos supondría el derecho a indemnizar a los concesionarios. Por ello es importante analizar las superficies que actualmente están en concesión, sus plazos de caducidad, etc.

Los porcentajes de superficie en concesión, como se observa en el cuadro adjunto, son todavía más altos que los relativos a superficies edificadas, con un 35 % del total de la zona de servicio actualmente en concesión, superior al 60 % en áreas como el muelle Primo de Rivera y el área de Reparaciones Navales.

SUPERFICIES EN CONCESIÓN (ámbito del PE, año 2002)		
	<i>Superficie (m<sup>2</sup>)</i>	<i>% del total</i>
Dársena Pesquera	26.515	33,2
Muelle Grande	38.746	35,5
Dársena Interior Levante	100.107	75,4
Dársena Exterior Poniente	426.864	42,7
Reparación Naval	287.982	72,5
Dique Reina Sofía	15.994	9,2
Península del Nido	63.812	24,6
Roque Ceniciento (La Isleta)	0	0
<b>Total:</b>	<b>960.020</b>	<b>30,7</b>

Fuente: Elaboración propia

En concreto, el área perteneciente a la Dársena Interior Levante presenta el mayor porcentaje de superficie en concesión, con un 75,4 %, derivado de las concesiones pertenecientes a las compañías petrolíferas que se ubican en la parte posterior al Muelle Primo de Rivera. El área de la reparación Naval casi alcanza el mismo porcentaje de ocupación, un 72,5 % del total, debido tanto por las parcelas de la propia reparación naval como por el alto porcentaje de parcelas en concesión del área de naves y talleres posteriores.



La mayoría de áreas portuarias se mueve en porcentajes entre el 25 y el 40 %, con la salvedad del Dique Reina Sofía que, dadas sus características funcionales, sólo alcanza un 9,2 % de su superficie en concesión y el área de La Isleta que aún se encuentra sin desarrollar.

El alto porcentaje de superficie en concesión puede suponer en algunas áreas un impedimento para desarrollar a corto plazo la reordenación de algunas de ellas de cara a mejorar la funcionalidad del ámbito portuario.

#### V.2.5.2. Plazos y caducidad de las concesiones

La ocupación de suelo por concesiones impide el rescate para adaptarlo a un uso más adecuado hasta tanto no se llegue a la caducidad del título.

Para analizar los plazos temporales de caducidad de las concesiones activas en 2.002 se ha elaborado un plano, plano de Información N° 8, en el que se han localizado todas y cada una de las concesiones, delimitando las superficies que ocupan en planta y clasificadolas en tres grupos dependiendo de la fecha de caducidad. En un primer bloque, se incluyen aquellas cuya concesión finaliza antes o durante el año 2.005, en un segundo bloque, aquellas que finalizan entre los años 2.006 y 2.010, ambos inclusive, y un tercero con las que vencen a partir del año 2.011.

Si se analiza la estructura de las concesiones por fecha de caducidad se observa como un 11,3 % de esta superficie tiene plazos de vencimiento iguales o inferiores al año 2.005. Por el contrario, un 79,3 % de la superficie en concesión vence a partir del año 2.011, aglutinando una superficie de 789.231 m<sup>2</sup>. en consecuencia podría decirse que, excepto para modificaciones puntuales, la situación legal del suelo en la zona de servicio del puerto de Las Palmas limita seriamente las posibilidades de reestructuración de las actuales actividades privadas, que en rasgos principales deberán conservarse.

CADUCIDAD DE LAS PARCELAS EN CONCESIÓN (ámbito del PE, año 2002)				
<i>Año de caducidad</i>	<i>Nº de parcelas</i>	<i>% del total de parcelas</i>	<i>Superficie total (m²)</i>	<i>% del total de la superficie en concesión</i>
≤ 2.005	32	18,7	111.860	11,3
≥2006≤2010	26	15,2	92.971	9,4
≥2011	113	66,1	789.231	79,3
Total	171	100,0	994.062	100,0

Fuente: Elaboración propia

Si se analizan pormenorizadamente la situación en:

#### LA DÁRSENA INTERIOR

- La práctica totalidad de las parcelas de los muelles Pesquero y Grande pertenece a concesiones que caducan a partir del año 2.011.
- En el frente del Muelle del Refugio se localizan 3 concesiones cuyos vencimientos tendrán lugar a corto plazo, no superior a 4 años.
- La totalidad de la superficie del área de los depósitos de combustible se encuentra en concesión. 7 de las 9 parcelas que la forman vencen con posterioridad al año 2.011, concretamente a partir del año 2.023. Las dos restantes vencen en 2.006 y 2.008.
- De la edificación situada en el frente del Muelle Primo de Rivera tan solo el Edificio Este y su tinglado anejo, pertenecientes a la Estación Marítima de Trasmediterránea, se encuentran en concesión. Su fecha de caducidad es en el año 2.020. El resto de la edificación se encuentra en autorización mayoritariamente.
- Respecto al área de edificación posterior al Pantalán de Cory encontramos aproximadamente la mitad de parcelas que vencen entre el año 2.006 y 2.010, y la otra mitad, que lo hacen con posterioridad al año 2.011.

## LA DÁRSENA EXTERIOR

- Las terminales de contenedores situadas en el Muelle León y Castillo (OPCSA) y Virgen del Pino tienen plazos de vencimiento posteriores al año 2.011. Únicamente el Muelle Gran Canaria presenta una cierta disposición de suelo ya que solo una parte (aproximadamente la mitad de su superficie) se encuentra en concesión, con un vencimiento establecido para el año 2.003.
- Igualmente las concesiones pertenecientes a la reparación naval presentan fechas de caducidad posteriores a 2.011.
- Las nuevas parcelas dadas en concesión tanto en la Península del Nido, como en las parcelas situadas en las calles Balndy Brothers, Compañía Trasatlántica Española, Otto Thorensen-Fred Olsen, Ibarra y Compañía y Pinillos Izquierdo caducan después del año 2.011.
- Se sitúan concesiones cuyo vencimiento es anterior o durante el año 2.005 en algunas de las parcelas posteriores a la reparación naval y en dos de las parcelas localizadas entre la Avenida de Las Petrolíferas y la calle Guinchete.

### V.2.5.3. Superficies en autorización

En primera instancia, hay que tener en cuenta que la superficie en autorización existente no supone un problema para la Autoridad Portuaria para rescatarlas y destinarlas a otros usos, dados sus cortos periodos temporales de adjudicación (no excediendo en ningún caso de tres años). La superficie total en autorización es de un 2,1 % sobre el total del ámbito del Plan Especial y se concentra principalmente en zonas donde el porcentaje de concesiones también es elevado. Así, áreas como el Muelle Pesquero, Reparación Naval o la Dársena Interior Levante, superan el 3 % de la superficie. En general la dimension de la parcelación es pequeña, muchas de ellas destinadas a pequeñas actividades complementarias de la actividad portuaria (pequeñas superficies de almacenamiento de mercancías, alquiler de vehículos, bares, aseos, etc.) u oficinas, salvo la destinada a almacenamiento de contenedores (Líneas Marítimas Canarias, situada en el Muelle Virgen del Pino) .

SUPERFICIES EN AUTORIZACIÓN <sup>4</sup> (ámbito del PE)		
	Superficie (m <sup>2</sup> )	% del total
Dársena Pesquera	5.982	7,5
Muelle Grande	337	0,3
Dársena Interior Levante	4.627	3,5
Dársena Exterior Poniente	27.411	2,7
Reparación Naval	19.654	4,9
Dique Reina Sofía	4.640	2,7
Península del Nido	2.895	1,1
Roque Ceniciento (La Isleta)	-	-
Total:	65.546	2,1

Fuente: Elaboración propia

Las autorizaciones se han incluido, junto con las concesiones, en el plano de Información N° 8, en el cual aparece la localización y la ocupación en planta de cada una de ellas. En el se pueden apreciar como las autorizaciones se concentran principalmente en el Muelle Pesquero, en el Muelle Primo de Rivera y en las parcelas posteriores a la reparación naval.

La mayor parte de las autorizaciones, casi la mitad, se han concedido por un plazo de tres años y corresponden, en su mayoría, a las pequeñas oficinas situadas en el arranque del Muelle Pesquero y las ubicadas en el edificio Oeste, en el Muelle Primo de Rivera. Las restantes tienen un plazo temporal menor y sus usos son variados destacando pequeñas superficies (cubiertas o descubiertas) destinadas a almacenamiento, o a instalaciones portuarias (báscula del Muelle Grande, pequeños depósitos de combustible y pertrechos, etc.).

PLAZO DE LAS PARCELAS EN AUTORIZACIÓN (ámbito del PE, año 2002)				
Años	Nº de parcelas	% del total de parcelas	Superficie total (m <sup>2</sup> )	% del total de la superficie
≤ 1 año	20	27,8	15.002	22,8
≤ 2 años	18	25,0	32.977	50,2
≤ 3 años	34	47,2	17.745	27,0
Total	72	100,0	65.724	100,0

Fuente: Elaboración propia

<sup>4</sup> En esta superficie no se ha tenido en cuenta las autorizaciones que corresponden a pequeñas oficinas situadas en el interior de otros edificios mayores (Edificio Oeste y Sede de la Autoridad Portuaria).



#### V.2.5.4. Síntesis y conclusiones

Superficies en concesión:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Las áreas con mayor porcentaje de superficie en concesión, se localizan en la parte posterior del Muelle Primo de Rivera y en el área de reparación naval.</li></ul>
Plazos y caducidad de las concesiones:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dos terceras partes de la superficie total en concesión superan el año 2.011 como fecha de caducidad.</li><li>• Concesiones en un porcentaje superior al 30 % en los muelles Pesquero y Grande con plazos de vencimiento posteriores al año 2.011.</li><li>• Concesiones adjudicadas a actividades incompatibles con los usos de su entorno y de difícil rescate en un corto periodo de tiempo (depósitos de combustible junto a Belén María).</li></ul>
Superficies en autorización:	<ul style="list-style-type: none"><li>• En general son de pequeña superficie y no presentan dificultad alguna de rescate por la Autoridad Portuaria debido a sus cortos plazos temporales (de entre 1 y 3 años).</li></ul>

## V.2.6. Análisis del marco medioambiental

### V.2.6.1. Localización de usos

Se podría decir que en general los usos y actividades que se desarrollan en el puerto no presentan incompatibilidad con el medio físico y la trama residencial urbana próxima. En el puerto interior, se localizan los dos únicos usos que pueden presentar una cierta incompatibilidad con los que se establecen en sus entornos más próximos: los depósitos de combustible situados junto al acceso de Belén María, ya detectada su inconveniencia de localización en el Plan especial vigente y por el Plan General de Ordenación de la ciudad de Las Palmas, y los silos de cemento y de residuos industriales situados junto a la Avenida de Los Consignatarios en el arranque del Muelle Pesquero.

Los depósitos de combustible ocupan una superficie total de 10 has, lo que supone una parte importante de la total de la Dársena Interior. La proximidad con la trama residencial urbana hacen aconsejable su traslado a áreas más alejadas de la misma, posiblemente al área de La Isleta, opción que deberá ser estudiada por el documento normativo.



El silo de cemento, situado en el arranque del Muelle Pesquero Naciente, ocupa parte del área de muelle, unos 70 metros, situación que podría cuestionarse para poder liberar de edificación esta franja. Problema derivado del riesgo de contaminación de la atmosfera que se da igualmente en los depósitos de residuos industriales situados en el Muelle del Refugio. Aunque no representan una superficie tan extensa como los primeros, el traslado de ambos usos al puerto exterior permitiría, por un lado, eliminar el riesgo de la contaminación atmosférica y, por otro lado, liberar este espacio

edificado para establecer un área más adaptada al uso puerto-ciudad que se establece en su perímetro.



El puerto exterior no presenta incompatibilidades relevantes con la ciudad, teniendo en cuenta que su perímetro se encuentra rodeado por un polígono industrial, El Cebadal, y la barrera que supone el talud de terreno que existe entre ambos, lo que permite que la edificación portuaria situada en este borde se sitúe a una cota inferior sin establecer ningún tipo de obstáculo visual. En cuanto al movimiento de graneles, sobre el Dique Reina Sofía, que podría tener un cierto impacto por la emisión de partículas de polvo y gases asociados a graneles líquidos, su efecto se encuentra amortiguado debido a la distancia que los separa de la ciudad y la presencia del viento dominante del noroeste. De igual modo la presencia de los astilleros y varaderos en el arranque del Dique Reina Sofía tampoco puede ser considerada relevante.

#### V.2.6.2. Incidencias

Para analizar las incidencias reales que la actividad portuaria ha tenido sobre su entorno en los últimos años, se ha realizado un estudio de las noticias aparecidas en la prensa local, relativas al puerto durante los dos últimos años (diarios de La Provincia, Canarias 7 y El Vigía). De este estudio se deduce que las únicas incidencias en los dos últimos años, han sido tres:

Dos de ellas se refieren a la fuga y vertido de sustancias contaminantes. El primero, debido al vertido de aceite al mar por parte de un buque ruso amarrado en el Dique Reina Sofía, lo que

conllevó la contaminación del agua e impidió la pesca deportiva que se daba en este lugar (abril de 2001). Y el segundo, por una fuga de hipoclorito sódico transportado en un contenedor, que fue resuelta por la puesta en marcha del plan destinado a este tipo de emergencias, sin suponer peligro alguno de contaminación (octubre de 2001).

El tercer incidente lo supuso el incendio de una nave de almacenamiento situada en el recinto portuario y próxima al Polígono Industrial El Cebadal (noviembre de 2001). Incendio que fue sofocado sin extenderse y en el que, de acuerdo con la prensa, los servicios de emergencia funcionaron perfectamente.

Ninguna de las incidencias detectadas ha tenido impacto sobre el entorno urbano, limitándose al propio recinto portuario. Por ello puede decirse que el Puerto de La Luz y Las Palmas no parece un área de especial conflictividad en su entorno y que, salvo por la localización de los depósitos de combustible y algún silo, está correctamente ordenado en lo referente a la distribución espacial de sus actividades.

### V.2.6.3. Síntesis y conclusiones

Localización de usos:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inoportunidad de la localización de los grandes depósitos de combustible junto al acceso de Belén María.</li> <li>• Proximidad a la trama urbana de silos de cemento y depósitos de residuos industriales en el arranque del Muelle Pesquero.</li> </ul>
Incidencias:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las incidencias detectadas no suponen un impacto relevante en el entorno.</li> <li>• El Plan de Emergencias ha resultado eficaz ante las incidencias que se han producido en los últimos dos años.</li> </ul>



## V.3 TRÁFICO PORTUARIO



El Puerto de La Luz y Las Palmas ha movido un total de 13.948.009 Tm de mercancías en sus instalaciones en el año 2.001 alcanzando casi la cifra máxima obtenida en 1.999 de 14.294.783 Tm, lo que le sitúa en el undécimo lugar en el conjunto de los puertos españoles.

En este último año, el puerto arroja cifras record en varios tipos de tráfico. Así, en casi todos ellos, se han superado las máximas alcanzadas en años anteriores. En graneles sólidos, se ha incrementado en casi un 22 % el máximo alcanzado el año anterior. La mercancía general ha mejorado los resultados del año 1.999, con un incremento del 2 %, constituyendo el tipo más importante en el conjunto del puerto (un 58,37 % del total). El avituallamiento ha cobrado mayor importancia al superar más de 2 millones de toneladas, siendo un 8 % mayor respecto al máximo de 1.999. Únicamente se ha producido una disminución, bastante significativa, en el tráfico de graneles líquidos, cuya tendencia descendente en los últimos dos años lo ha situado en 2.666.920 Tm, lo que supone un 26 % menor que la cifra máxima alcanzada en el año 1.999. Este importante descenso, que no por ello representa una pérdida de importancia de este tipo de tráfico en el puerto, ha condicionado que la cantidad total de mercancías movidas no halla superado el máximo alcanzado en el año 1.999.

En cuanto al tráfico de pasajeros, éste ha decrecido hasta situarse en los 778.303, con un porcentaje menor en un 6,9 % respecto del año anterior, pero manteniéndose estos tres últimos años como el séptimo puerto español en cuanto a número de personas que pasan por sus instalaciones marítimas, en unas cifras que rondan los 800.000 pasajeros/año.

La pesca fresca se ha consolidado como uno de los tráfico característicos del puerto de Las Palmas, alcanzando en el año 2.001 las 7.517 Tm y superando en un 12 % el máximo alcanzado en 1.996. Junto a ésta hay que tener en cuenta la importante cantidad de pesca congelada que se mueve en el puerto, con un total de 630.298 toneladas alcanzando un incremento de 5,6 % sobre el máximo del año 1.998.

TIPOS DE MERCANCÍAS MOVIDAS EN EL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (año 2001)		
<i>Tipo de mercancía</i>	<i>Tm</i>	<i>% sobre el total portuario</i>
Graneles líquidos	2.666.920	19,12
Graneles sólidos	1.109.933	7,96
Mercancía general <sup>5</sup>	8.142.112	58,37
Avituallamiento	2.021.527	14,50
Pesca fresca	7.517	0,05
Total	13.948.009	100,0

Fuente: Resumen general del tráfico marítimo del puerto de La Luz y Las Palmas, año 2001.

La relación entre cargas y descargas ha mantenido la proporción obtenida en los últimos años. Las mercancías embarcadas han superado el máximo de toneladas obtenido en 1.999, consolidando el carácter exportador de la isla. En cambio el porcentaje de toneladas desembarcadas ha descendido levemente hasta situarse en un 56,8 % en el año 2.001, con un crecimiento del 13,5 % respecto al del año anterior pero un 7,8 % inferior al máximo obtenido en 1.998, debido a la reducción en la descarga de productos petrolíferos.

Cabe destacar, también, el importante papel que suponen las mercancías en tránsito para el puerto de La Luz y Las Palmas, un 20,9 % con una cantidad cercana a los 3 millones de toneladas.

MERCANCÍAS POR MOVIMIENTOS EN EL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (año 2001)		
<i>Concepto</i>	<i>Tm</i>	<i>% sobre el total portuario</i>
Cargadas	3.681.045	26,4
Descargadas	7.902.965	56,8
Transbordadas	334.901	2,4
En tránsito (incluidas en carg. y desc.)	2.909.151	20,9

Fuente: Resumen general del tráfico marítimo del puerto de La Luz y Las Palmas, año 2001.

<sup>5</sup> Incluye la pesca congelada



### V.3.1. Estructura de los tráficos<sup>6</sup>

#### UNA ESTRUCTURA COMPLEJA Y MADURA EN TIPOS DE TRÁFICO

Si lo comparamos con otros puertos nacionales, Las Palmas ocupa el undécimo lugar en tráfico total, por debajo de puertos como Algeciras, Barcelona o Bilbao, pero conjuga una gran diversidad e importancia de tipos de tráficos y funciones que no se desarrollan en ningún otro puerto.

MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS TOTAL COMPARACIÓN PRINCIPALES PUERTOS (año 2000)		
<i>Puerto</i>	<i>Miles de toneladas</i>	<i>% sobre el total nacional</i>
Las Palmas	12.367	3,7
Algeciras	47.560	14,1
Baleares	10.574	3,1
Barcelona	30.160	8,9
Bilbao	28.639	8,5
Málaga	3.765	1,1
Santa Cruz de Tenerife	16.974	5,0
Valencia	25.394	7,5
España	338.449	100

Fuente: Anuario Estadístico de Puertos del Estado, año 2000

Esta diversidad de tráficos, que deriva por un lado de su carácter insular y por otro de su estratégica situación geográfica, supone uno de los mayores activos del puerto, haciéndolo menos vulnerable a las oscilaciones de tráficos concretos, pero, simultáneamente, introduce un alto grado de complejidad en la gestión de sus instalaciones, que deben albergar un conjunto variado de actividades y reclama, consecuentemente, espacios, instalaciones y recursos específicos, en un recinto, la zona de servicio, siempre limitado.

Así, el puerto presenta movimientos relevantes tanto en los tráficos convencionales (graneles líquidos, sólidos y mercancía general), como en transbordo o tránsito, avituallamiento y reparación a buques, pesca y pasajeros.

<sup>6</sup> Se ha seleccionado un grupo de puertos nacionales con la finalidad de realizar análisis comparativos con el Puerto de La Luz y Las Palmas (Algeciras, Baleares, Barcelona, Bilbao, Málaga, Santa Cruz de Tenerife y Valencia).

En comparación con otros puertos, se aprecia cómo el Puerto de La Luz y Las Palmas mantiene una estructura equilibrada, en la que ningún tipo de mercancía prevalece sobre otra, circunstancia que ocurre en algunos puertos peninsulares. Cabe destacar el papel que cobran tráficos como el avituallamiento que representa un 15 % del total superando ampliamente las cantidades que arrojan otros puertos españoles (excluyendo Algeciras que posee el mayor tonelaje de avituallamiento movido en España) y la pesca fresca, que junto con la pesca congelada, representa más de un 3 % del total de toneladas movidas en el conjunto del puerto.

ESTRUCTURA DE TRÁFICO. CUADRO COMPARATIVO (en miles de toneladas, año 2000)										
<i>Puertos</i>	<i>Graneles sólidos</i>	<i>%</i>	<i>Graneles líquidos</i>	<i>%</i>	<i>M. general</i>	<i>%</i>	<i>Pesca fresca. Avituallam. Tráfico local</i>	<i>%</i>	<i>Total</i>	<i>%</i>
<i>Las Palmas</i>	900	7,3	2.248	18,2	7.334	59,3	1.885	15,2	12.367	100
<i>Algeciras</i>	2.828	6,0	18.205	38,3	22.984	48,3	3.543	7,4	47.560	100
<i>Baleares</i>	1.882	17,8	1.622	15,3	6.726	63,6	344	3,3	10.574	100
<i>Barcelona</i>	3.254	10,8	8.966	29,7	17.585	58,3	355	1,2	30.160	100
<i>Bilbao</i>	4.453	15,5	14.764	51,6	8.302	29,0	1.120	3,9	28.639	100
<i>Málaga</i>	1.998	53,1	1.253	33,3	395	10,5	119	3,1	3.765	100
<i>S. C. Tenerife</i>	1.502	8,8	8.529	50,3	5.851	34,5	1.092	6,4	16.974	100
<i>Valencia</i>	4.638	18,2	1.741	6,9	18.839	74,2	176	0,7	25.394	100
<i>España</i>	92.304	27,3	124.845	36,9	109.186	32,2	12.114	3,6	338.449	100

Fuente: Anuario Estadístico de Puertos del Estado, año 2000.

El tipo de tráfico más importante del puerto es la mercancía general, siendo dentro de ésta el movimiento de contenedores el más significativo. Este tipo de mercancía supone un 59,3 % del total portuario, duplicando casi la media nacional, y situándolo a la altura de puertos como Barcelona y Baleares.

Los graneles sólidos, en cambio, no representan un porcentaje muy alto si atendemos a la media nacional, ya que éste es un 20 % menor, estableciendo un distanciamiento con los puertos más



maduros. Aunque en el global del puerto se encuentra en un 7,3 % esta cifra es similar a las obtenidas en Barcelona, Algeciras y Santa Cruz de Tenerife.

En el capítulo de los graneles líquidos, Las Palmas se sitúa al mismo nivel de puertos como Baleares, Málaga y Valencia que no cuentan con refinerías en sus instalaciones o en sus proximidades. El porcentaje es inferior a la media nacional y no por ello deja de tener importancia. La totalidad del combustible que entra a través del puerto se encuentra destinado y preparado para el consumo, siendo el puerto el principal y único punto de abastecimiento insular (junto con el enclave situado al sur, el Muelle de Salinetas).

Por último, el avituallamiento principalmente viene dado por el suministro de combustibles líquidos a los buques (un 85 % del total del avituallamiento) y en menor medida el suministro de agua potable y de hielo. El puerto supone una importante base de escala y avituallamiento de los buques que navegan por el Océano Atlántico.

#### ALTO GRADO DE CONTENERIZACIÓN

El carácter evolucionado y maduro que presenta el puerto de Las Palmas se refleja en la importancia que dentro del mismo adquiere la mercancía general, un 59,3 %, sumado al alto grado de contenerización. Todo ello hace que en el puerto se muevan anualmente más de 500.000 contenedores.

El grado de contenedorización alcanzado por la mercancía general se sitúa por encima de la media nacional y únicamente por debajo de los porcentajes conseguidos en Algeciras, Barcelona y Valencia, puertos donde la especialización en este tipo de mercancía es mayor. Aún así estas cifras se encuentran significativamente por encima de puertos como Bilbao o Santa Cruz de Tenerife, en los que la proporción de graneles líquidos adquiere más relevancia.

CONTENERIZACIÓN DE LA MERCANCÍA GENERAL CUADRO COMPARATIVO (% de Tm de mercancía general que viaja en contenedores, año 2000)	
<i>Puerto</i>	<i>%</i>
Las Palmas	66,4
Algeciras	88,5
Baleares	31,9
Barcelona	73,9
Bilbao	52,6
Málaga	5,7
Santa Cruz de Tenerife	53,7
Valencia	75,0
Total nacional	61,2

Fuente: Anuario Estadístico de Puertos del Estado, año 2000.

## EQUILIBRIO ENTRE IMPORTACIÓN/EXPORTACIÓN Y CARGAS/DESCARGAS

Una de las características más relevantes que presenta el puerto es su equilibrio entre comercio exterior y cabotaje. Equilibrio que no presenta ningún otro puerto nacional, si exceptuamos el puerto de Santa Cruz de Tenerife. En cuanto a intercambio de mercancías con el exterior, Las Palmas posee un 47,2 %, situándose por debajo de la media nacional del 75,1 %, muy por debajo de puertos como Algeciras, Barcelona, Bilbao, Málaga y Valencia, los cuales superan el 80 %, en parte debido a la importancia que cobra en Las Palmas la importación de combustibles para abastecimiento de la isla a través del puerto. Estos porcentajes, tanto cabotaje como exterior, que se mantienen en el mismo orden de magnitud, apoyan positivamente la idea de invulnerabilidad, derivada de su diversidad de tráfico, frente a las posibles oscilaciones de un tráfico concreto.

Aunque el porcentaje que supone el transbordo en el total de mercancías movidas en el puerto es bastante reducido, tan solo un 2,2 %, cobra gran importancia en relación al resto de puertos españoles, ya que presenta la mayor cuantía, 272.567 toneladas, alcanzadas en el año 2.000. Lo que supone un 88 % de las 309.916 Toneladas transbordadas por el total nacional.

COMERCIO EXTERIOR Y CABOTAJE. CUADRO COMPARATIVO (en miles de toneladas, año 2000)										
<i>Puertos</i>	<i>Mercancías Trans.</i>	<i>%</i>	<i>Mercancías en cabotaje</i>	<i>%</i>	<i>Mercancías en comercio exterior</i>	<i>%</i>	<i>Pesca. Avitua- llamiento. Tráfico local.</i>	<i>%</i>	<i>Total</i>	<i>%</i>
<i>Las Palmas</i>	273	2,2	4.361	35,2	5.849	47,2	1.906	15,4	12.367	100
<i>Algeciras</i>	-	-	5.882	12,4	38.134	80,2	3.544	7,4	47.560	100
<i>Baleares</i>	-	-	9.750	92,2	480	4,5	344	3,3	10.574	100
<i>Barcelona</i>	-	-	5.541	18,4	24.264	80,4	355	1,2	30.160	100
<i>Bilbao</i>	-	-	2.585	9,0	24.934	87,1	1.120	3,9	28.639	100
<i>Málaga</i>	-	-	477	12,7	3.169	84,2	119	3,1	3.765	100
<i>Sta. C. Tenerife</i>	-	-	8.556	50,4	7.325	43,2	1.093	6,4	16.974	100
<i>Valencia</i>	-	-	3.862	15,2	21.356	84,1	176	0,7	25.394	100
<i>España</i>	310	0,1	71.868	21,2	254.157	75,1	12.114	3,6	338.449	100

Fuente: Anuario Estadístico de Puertos del Estado, año 2000.

Dado que el puerto supone el principal punto de entrada y salida de mercancías de toda la Isla de Gran Canaria arroja unas cifras igualmente equilibradas entre cargas y descargas. El porcentaje de mercancías embarcadas se sitúa entre los más altos de los puertos españoles con un 41,5 %, superando la media nacional del 30,9 %, característica que es aún más relevante si atendemos al reducido tamaño de su hinterland.

MERCANCÍAS CARGADAS Y DESCARGADAS. CUADRO COMPARATIVO (en miles de toneladas, año 2000)						
<i>Puertos</i>	<i>Mercancías embarcadas</i>	<i>%</i>	<i>Mercancías desembarcadas</i>	<i>%</i>	<i>Total</i>	<i>%</i>
<i>Las Palmas</i>	5.129	41,5	6.966	58,5	12.367	100
<i>Algeciras</i>	21.120	44,4	26.440	55,6	47.560	100
<i>Baleares</i>	2.077	19,6	8.497	80,4	10.574	100
<i>Barcelona</i>	11.365	37,7	18.795	62,3	30.160	100
<i>Bilbao</i>	8.611	30,1	20.028	69,9	28.639	100
<i>Málaga</i>	717	19,0	3.048	81,0	3.765	100
<i>S. C. Tenerife</i>	6.122	36,1	10.852	63,9	16.974	100
<i>Valencia</i>	11.614	45,7	13.780	54,3	25.394	100
<i>España</i>	104.728	30,9	233.411	69,1	338.449	100

Fuente: Anuario Estadístico de Puertos del Estado, año 2000.



## UN IMPORTANTE TRÁFICO DE PASAJEROS

El tráfico de pasajeros constituye otro de los pilares en los que se apoya la diversidad funcional del puerto. Las Palmas ocupa el séptimo puesto entre los puertos españoles en este apartado, por debajo de Santa Cruz de Tenerife, Algeciras, Baleares y Ceuta. Aunque se sitúa muy por encima de puertos que cuentan con importantes terminales marítimas como Almería, Santander, Málaga y Alicante.

Hay que tener en cuenta que la principal estación marítima del puerto, Santa Catalina, se encuentra fuera del ámbito al que se refiere este Plan Especial y, por lo tanto, el mayor número de pasajeros accede a las instalaciones portuarias en ese punto. De las tres terminales marítimas con que cuenta el puerto de Las Palmas, únicamente la Terminal Marítima de Trasmediterránea se sitúa dentro de los límites del presente Plan Especial.

En Las Palmas cobra gran importancia el número de pasajeros que se desplazan a otras islas, tráfico interinsular, especialmente Santa Cruz de Tenerife, Puerto del Rosario, Morrojaible (Fuerteventura) y Arrecife. También es cada vez más importante la llegada de pasajeros en cruceros turísticos que hacen escala en el puerto y que suponen un importante foco de turismo para la ciudad y para la Isla.

TRÁFICO DE PASAJE. COMPARACIÓN PRINCIPALES PUERTOS (año 2000)				
<i>Puerto</i>	<i>Cabotaje y Exterior</i>	<i>En tránsito</i>	<i>Local</i>	<i>Total</i>
<i>Santa Cruz de Tenerife</i>	4.876.627	50.666	-	4.927.293
<i>Algeciras</i>	4.270.600	-	-	4.270.600
<i>Baleares</i>	1.381.380	622.663	2.027.154	4.031.197
<i>Ceuta</i>	2.498.396	-	-	2.498.396
<i>Barcelona</i>	1.139.084	285.537	199.226	1.623.847
<i>Vigo</i>	74	57.716	982.809	1.040.599
<i>Las Palmas</i>	902.042	163.296	-	1.065.338
<i>Almería</i>	737.710	2.055	-	739.765
<i>Santander</i>	110.455	8.695	375.000	494.150
<i>Málaga</i>	271.072	127.705	17.690	416.467
<i>Alicante</i>	259.544	19.566	-	279.110
<i>Cádiz</i>	34.886	109.979	128.813	273.678
<i>Total nacional</i>	17.258.160	1.489.735	3.859.242	22.607.137

Fuente: Anuario Estadístico de Puertos del Estado, año 2000.

## IMPORTANCIA DE LA PESCA (CONGELADA Y FRESCA)

El Puerto de La Luz y Las Palmas es el segundo puerto del total nacional en cuanto a pesca congelada, por detrás de Vigo y situándose muy por encima del resto de puertos nacionales. De importancia es el servicio que presta como punto de escala y de partida de las grandes flotas pesqueras que faenan en los caladeros africanos y atlánticos. El puerto cuenta con amplias instalaciones de apoyo a las actividades pesqueras, tanto de cámaras frigoríficas para albergar la pesca descargada y suministro de hielo, como servicios de reparación, equipamientos, materiales, etc. que en la ciudad de Las Palmas han alcanzado una alta especialización funcional, y que sirven a la industria pesquera instalada en el puerto.

La pesca fresca, aunque no alcanza los niveles de los puertos situados en la Cornisa Cantábrica, como Vigo y La Coruña, y los alcanzados por el puerto de Cádiz, supera a otros muchos puertos peninsulares.

Las tareas e instalaciones ligadas a la pesca se sitúan en la Dársena Interior, en el Muelle Pesquero, y en su entorno inmediato.

## EL ÁMBITO DE ESTE PLAN ESPECIAL AGLUTINA LA CASI TOTALIDAD DE MERCANCÍAS MOVIDAS POR EL PUERTO

Cabe destacar, que la mayor parte de las mercancías que se mueven en las instalaciones portuarias lo hacen a través de los muelles que se incluyen dentro del ámbito de este Plan Especial. Si tomamos solamente las 10.209.815 Tm referentes al Puerto de La Luz y Las Palmas (descontando las movidas en el Muelle de Salinetas), estos muelles suponen un 92,1 % del tonelaje total movido en el puerto. Esto refleja el marcado carácter comercial portuario de esta área.

De este análisis también se desprende que los muelles y explanadas anejas que se utilizan para el movimiento y almacenamiento de contenedores (que en algún caso integra también movimiento de graneles) son las que aglutinan el mayor porcentaje de tonelaje movido. El área formada por los muelles León y Castillo, Elder, Virgen del Pino y Gran Canaria alcanzaron un total de 8.135.348 toneladas movidas en el año 2000, lo que supone un 79,67 % del total del puerto y un 86,5 % del total movido en el área objeto del Plan Especial.

Los muelles Grande y Primo de Rivera, así como, los Duques de Alba situados en el Dique Reina Sofía presentan unos porcentajes menores, que se sitúan por encima del 3 %.

TONELADAS MOVIDAS POR MUELLES PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (año 2000)		
Muelle	Tm	% sobre el total portuario
Refugio	3.778	0,04
Pesquero	79.466	0,78
Pantalán de Cory Este	7.826	0,08
Grande	327.503	3,21
Primo de Rivera	319.831	3,13
León y Castillo	4.744.058	46,46
Elder	1.692.936	16,58
Virgen del Pino	60.048	0,59
Gran Canaria	1.638.306	16,04
Reina Sofía Norte	25.372	0,25
Reina Sofía Duques de Alba	314.263	3,08
Reina Sofía Sur	186.630	1,83
Reina Sofía Prolongación Sureste	1.989	0,02
Reina Sofía Prolongación Sur	3.430	0,03
Total ámbito del Plan Especial	9.405.436	92,12
Total Puerto de La Luz y Las Palmas (excluyendo Muelle de Salinetas)	10.209.815	100,0

Fuente: Memoria anual del puerto de Las Palmas, año 2000.

### V.3.2. Evolución de los tráficos

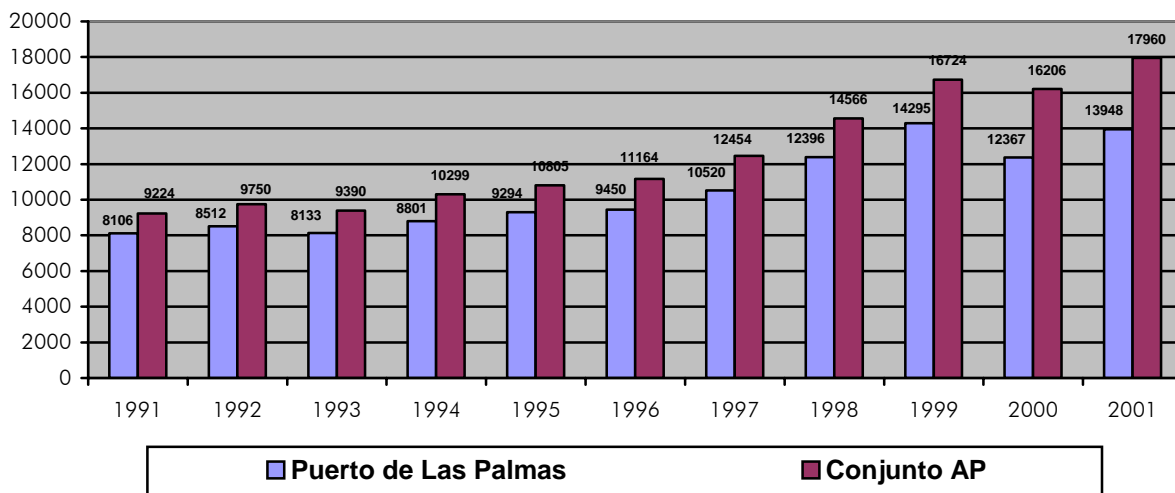
#### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO TOTAL

La tendencia ascendente en los diferentes tipos de mercancías ha sido una constante en el Puerto de Las Palmas. Los diferentes análisis realizados evidencian que el puerto ha evolucionado situándose entre los puertos más maduros de España. Alcanzando una gran estabilidad de acuerdo con el equilibrio de tráficos que posee y la diversidad de funciones que alberga.

En los últimos 10 años, el tonelaje total para el conjunto de la Autoridad Portuaria (Puerto de La Luz y Las Palmas junto con los puertos de Arrecife y Puerto del Rosario), se ha incrementado en un 95 %. En concreto, el Puerto de La Luz y Las Palmas ha experimentado un crecimiento algo menor, pero igualmente importante del 72 %. En esta tendencia ascendente, presenta un cierto

estancamiento en los últimos dos años entorno al máximo alcanzado en 1.999, debido fundamentalmente al descenso en el movimiento de los graneles líquidos.

**EVOLUCIÓN DEL TONELAJE TOTAL MOVIDO 1.991 - 2.001**  
 (en miles de Tm)

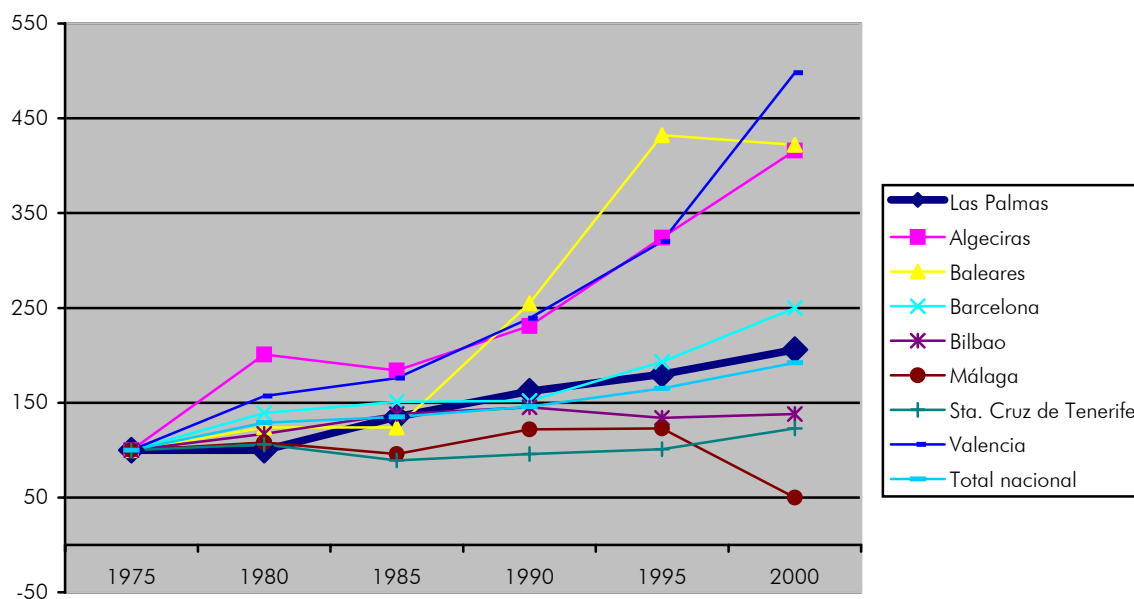


Fuente: Memorias anuales del Puerto de Las Palmas.

Si se establece una comparación con el crecimiento producido en otros puertos españoles, entre los años 1.975 y 2.000, Las Palmas se sitúa entre los que más han visto incrementado su tonelaje total, con un aumento total del 106 %, por encima de la media nacional del 92 %. Ha superado crecimientos como los de Bilbao o Santa Cruz de Tenerife, del 38 % y 23 % respectivamente, situándose por debajo del crecimiento de Barcelona del 150 %. De todos modos, este crecimiento se encuentra muy por debajo de los alcanzados por los puertos más dinámicos como Valencia, Baleares y Algeciras, que han multiplicado sus cifras por más de cuatro. Tras un estancamiento en el primer quinquenio, en los últimos 20 años, Las Palmas ha duplicado los valores del año 1980, creciendo a un ritmo constante, con un crecimiento medio acumulativo anual del 2,9 %, hasta alcanzar las 12.367.416 Tm del año 2.000.



### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS. COMPARACIÓN PRINCIPALES PUERTOS (1975 - 2000)



Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS COMPARACIÓN PRINCIPALES PUERTOS (1975-2000) (en miles de toneladas, 1975=100)						
Puertos   año	1975	1980	1985	1990	1995	2000
Las Palmas	5.999 (100)	5.993 (100)	8.119 (135)	9.715 (162)	10.807 (180)	12.367 (206)
Algeciras	11.422 (100)	22.954 (201)	20.981 (184)	26.347 (231)	36.987 (324)	47.560 (416)
Baleares	2.504 (100)	3.094 (124)	3.106 (124)	6.388 (255)	10.824 (432)	10.574 (422)
Barcelona	12.085 (100)	16.839 (139)	18.229 (151)	18.421 (152)	23.293 (193)	30.160 (250)
Bilbao	20.740 (100)	24.234 (117)	28.636 (138)	30.066 (145)	27.763 (134)	28.639 (138)
Málaga	7.545 (100)	8.171 (108)	7.220 (96)	9.242 (122)	9.246 (123)	3.765 (50)
S. C. Tenerife	13.811 (100)	14.580 (106)	12.267 (89)	13.198 (96)	13.952 (101)	16.974 (123)
Valencia	5.103 (100)	8.004 (157)	8.980 (176)	12.172 (239)	16.351 (320)	25.394 (498)
Total nacional	176.117 (100)	226.988 (129)	237.316 (135)	256.360 (146)	290.842 (165)	338.449 (192)

Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.



## EVOLUCIÓN DE LOS TIPOS DE TRÁFICOS

La evolución que ha sufrido el puerto de Las Palmas por tipos de tráficos ha sido en general homogénea, manteniendo una estructura equilibrada entre todos ellos. Los principales incrementos se han producido en graneles sólidos y en la mercancía general, duplicando las toneladas movidas en tan solo diez años.

El incremento producido en la mercancía general, de un 145 %, ha sido el más relevante de los producidos en esta década, sobrepasando los 8 millones de toneladas. Por otro lado se ha constituido en el tráfico más relevante de cuantos se presentan en Las Palmas, pasando de representar un 40,9 % del total del puerto en 1.991 a un 58,4 % sobre el total en el año 2.001, indicando el alto grado de madurez alcanzado por el puerto.

Los graneles sólidos han experimentado una subida total del 113 % y un incremento en su proporción en el total portuario del 1,6 %, pasando del 6,4 % sobre el total del año 1.991 al 8,0 % del año 2.001.

En cuanto a los graneles líquidos, estos han sufrido un estancamiento en los últimos dos años. Aunque hasta entonces no había presentado los mismos niveles de crecimiento que el resto de mercancías portuarias sí había mantenido una leve tendencia ascendente. En estos momentos sus cifras rondan las conseguidas en los primeros años de la década de los noventa. Su incidencia en el total portuario ha pasado del 33,8 % del año 1.991 a tan solo un 19,1 % del año 2.001

El avituallamiento ha visto incrementado su tonelaje total en un 21 %, permaneciendo como uno de los tráficos más relevantes a escala nacional, junto con Algeciras y Santa Cruz de Tenerife. Tras el leve retroceso sufrido entre los años 1.992 y 1.997 se aprecia como este tipo de tráfico se ha recuperado y ha mostrado en los últimos dos años un claro avance hasta superar los 2 millones de toneladas. Hay que tener en cuenta que el avituallamiento en el año 1.991 constituía un 20,6 % del tonelaje total movido en el puerto descendiendo hasta el 14,5 % arrojado en el año 2.001.

La pesca fresca ha sufrido altibajos a lo largo de esta última década pero en general muestra una leve tendencia ascendente, manteniéndose entre el 0,04 – 0,06 % del total anual del puerto.

EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DEL TRÁFICO DE MERCANCÍAS PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (1991 - 2001) (en miles de toneladas, 1991=100)						
año	Graneles líquidos	Graneles Sólidos	Mercancía general <sup>7</sup>	avitallamiento	Pesca fresca	Tráfico total
1991	2.739 (100)	522 (100)	3.317 (100)	1.670 (100)	4,7 (100)	8.106 (100)
1992	2.786 (102)	523 (100)	3.752 (113)	1.576 (94)	5,1 (109)	8.512 (105)
1993	2.589 (96)	498 (95)	3.795 (114)	1.371 (82)	4,8 (102)	8.133 (100)
1994	2.821 (103)	543 (104)	4.144 (125)	1.415 (85)	6,3 (134)	8.801 (109)
1995	3.123 (114)	576 (110)	4.195 (126)	1.492 (89)	4,9 (104)	9.294 (115)
1996	3.063 (112)	606 (116)	4.350 (131)	1.550 (93)	6,2 (132)	9.450 (117)
1997	3.290 (120)	643 (123)	5.116 (154)	1.627 (97)	5,8 (123)	10.520 (130)
1998	3.421 (125)	758 (145)	6.399 (193)	1.812 (108)	6,7 (143)	12.396 (153)
1999	3.585 (131)	864 (165)	7.969 (240)	1.871 (112)	5,9 (126)	14.295 (176)
2000	2.248 (82)	910 (174)	7.324 (221)	1.847 (111)	4,7 (100)	12.334 (153)
2001	2.667 (97)	1.110 (213)	8.142 (245)	2.022 (121)	7,5 (160)	13.948 (172)

Fuente: Memorias anuales del Puerto de Las Palmas. Varios años.

## EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DE CARGAS/DESCARGAS Y DE LA MERCANCÍA EN TRANSITO

Por tipos de movimientos las mercancías embarcadas han visto aumentadas sus toneladas totales en más de un 161 %, siendo muy superior al incremento producido en las desembarcadas. Las descargas han crecido un 59 %, cifras que son algo inferiores a la media portuaria. Por otro lado los transbordos han alcanzado unas cifras que rondan las 300 mil toneladas.

Las cargas han mantenido un ritmo constante de crecimiento en la última década, con incrementos bastante notables en los años 1.998 y 1.999, y aunque en el año 2.000 se produjo una cierta desaceleración en el último año se ha vuelto a superar el máximo. En cuanto a su proporción en el

<sup>7</sup> Incluyendo pesca congelada





total portuario cabe reseñar que igualmente ha ido aumentando desde el 17,4 % de 1.991 hasta el 26,4 % que representa en la actualidad.

El crecimiento más pausado, pero igualmente continuo, de las mercancías descargadas ha producido que éstas representen una menor proporción descendiendo desde el 61-62 % que mantenían hasta el año 1.998 al 56,8 % actual.

Las mercancías transbordadas han crecido de manera espectacular, un 679 % más que hace 10 años. La proporción actual que representan en el total portuario ha pasado a ser del 2,4 %.

El crecimiento de las mercancías en tránsito ha experimentado un fuerte crecimiento en la última década. Los primeros años el incremento, aunque notable, se produce de manera más armónica y en equilibrio con los producidos en carga y descarga. Es en los años 1.998 y 1.999 cuando las cifras aumentan de manera considerable hasta superar los 3 millones de toneladas. En el año 1998 el número de toneladas triplica la cantidad del año anterior. En cambio, en el año 2.000, se produce un retroceso recuperado el año pasado hasta mantenerse cercana a la cifra de los 3 millones.

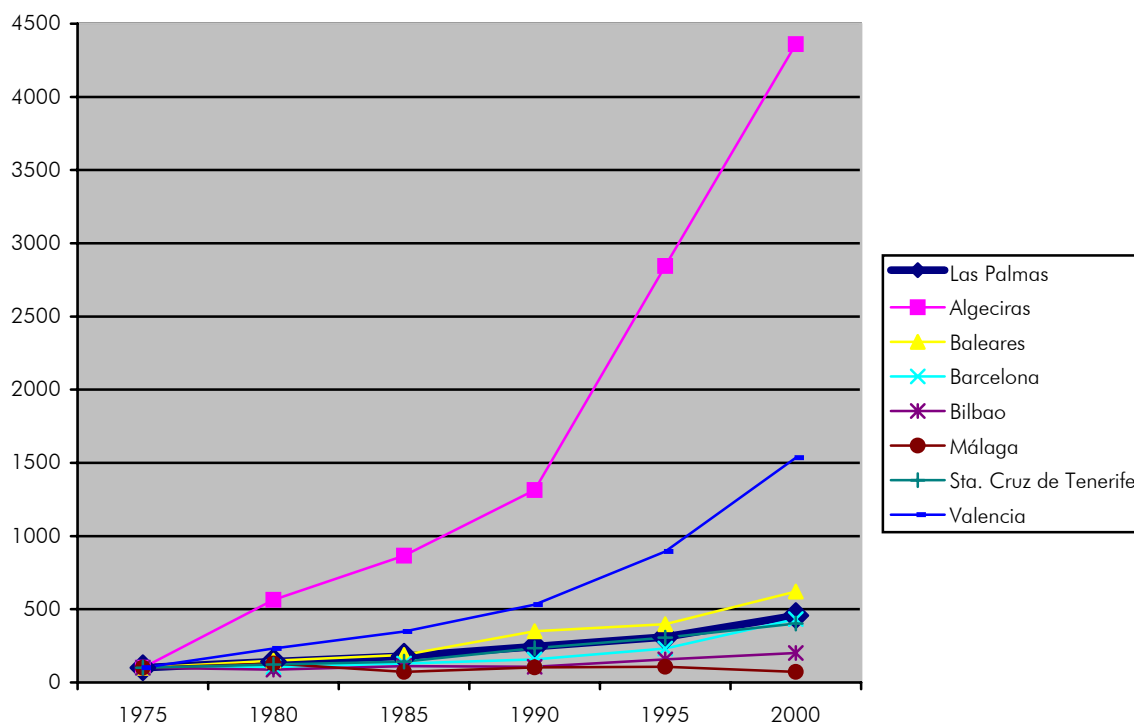
EVOLUCIÓN DE LAS MERCANCÍAS EMBARCADAS Y DESEMBARCADAS. PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (1991 - 2001) (en miles de toneladas, 1991=100)				
año	Mercancías embarcadas	Mercancías desembarcadas	Mercancías transbordadas	Mercancías en Tránsito (incluidas en carga y descarga)
1991	1.413 (100)	4.974 (100)	43 (100)	203 (100)
1992	1.629 (115)	5.251 (106)	51 (119)	165 (81)
1993	1.677 (119)	5.053 (102)	27 (63)	196 (97)
1994	1.890 (134)	5.470 (110)	20 (47)	216 (106)
1995	1.987 (141)	5.793 (116)	17 (40)	301 (148)
1996	2.033 (144)	5.826 (117)	35 (81)	442 (218)
1997	2.239 (158)	6.507 (131)	142 (330)	541 (267)
1998	2.777 (197)	7.482 (150)	318 (740)	1.755 (865)
1999	3.623 (256)	8.574 (172)	221 (514)	3.094 (1524)
2000	3.249 (230)	6.961 (140)	273 (635)	2.415 (1190)
2001	3.681 (261)	7.903 (159)	335 (779)	2.909 (1433)

Fuente: Memorias anuales del Puerto de Las Palmas. Varios años.

## EVOLUCIÓN DE LA MERCANCÍA GENERAL

La mercancía general supone el principal activo del puerto de Las Palmas. Como puede observarse su crecimiento se encuentra por encima de la media nacional superando a Barcelona, Bilbao y Santa Cruz de Tenerife. El crecimiento ha sido fuerte y constante desde los años 80, para llegar en el año 2.001 a más de 8 millones de toneladas. En el año 2.000 (fecha en la que se tienen datos comparativos respecto a otros puertos) se movieron más toneladas que en puertos como Baleares y Santa Cruz de Tenerife.

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍA GENERAL. COMPARACIÓN PRINCIPALES PUERTOS (1975 - 2000)



Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE MERCANCÍA GENERAL COMPARACIÓN PRINCIPALES PUERTOS (1975 - 2000) (en miles de toneladas, 1975=100)						
<i>Puertos   año</i>	<i>1975</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>2000</i>
<i>Las Palmas</i>	1.609 (100)	2.302 (143)	2.881 (179)	3.939 (245)	5.012 (311)	7.334 (456)
<i>Algeciras</i>	527 (100)	2.980 (565)	4.566 (866)	6.932 (1315)	14.995 (2845)	22.984 (4361)
<i>Baleares</i>	1.082 (100)	1.616 (149)	2.019 (187)	3.784 (350)	4.303 (398)	6.726 (622)
<i>Barcelona</i>	4.072 (100)	4.311 (106)	5.293 (130)	6.444 (158)	9.401 (231)	17.585 (432)
<i>Bilbao</i>	4.105 (100)	3.604 (88)	4.577 (111)	4.376 (107)	6.506 (158)	8.302 (202)
<i>Málaga</i>	551 (100)	717 (130)	402 (73)	568 (103)	594 (108)	395 (72)
<i>S. C. Tenerife</i>	1.454 (100)	1.768 (122)	2.069 (142)	3.410 (235)	4.452 (306)	5.851 (402)
<i>Valencia</i>	1.228 (100)	2.834 (231)	4.270 (348)	6.527 (532)	10.980 (894)	18.839 (1534)
<i>Total nacional</i>	27.355 (100)	38.685 (141)	45.327 (166)	52.074 (190)	71.710 (262)	109.186 (399)

Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

## EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA DE CABOTAJE/EXTERIOR

La evolución de la relación entre cabotaje y exterior se sitúa por encima de la media del total español. El 0,75 alcanzado en el puerto se sitúa entre los más altos a nivel nacional, por debajo del 1,17 alcanzado por el puerto de Santa Cruz de Tenerife.

Este alto índice muestra la importancia que el cabotaje tiene en el puerto de Las Palmas, propio de un puerto insular. La tendencia descendente se ha presentado en casi todos los puertos produciendo importantes descensos como los producidos en Algeciras, Barcelona, Bilbao o Valencia. Cabe reseñar que el único puerto insular que ha manifestado un descenso ha sido Las Palmas, ya que sus homólogos Baleares y Santa Cruz han incrementado sus índices.

RELACIÓN CABOTAJE/EXTERIOR EN EL TONELAJE MOVIDO (en tanto por uno, 1975 - 2000)						
<i>Puertos</i>	<i>1975</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>2000</i>
Las Palmas	1,26	1,64	1,58	2,21	1,89	0,75
Algeciras	0,91	0,55	0,72	0,39	0,24	0,15
Baleares	27,92	21,50	19,57	5,10	8,38	20,31
Barcelona	0,92	0,54	0,46	0,53	0,20	0,23
Bilbao	0,42	0,32	0,16	0,09	0,09	0,10
Málaga	0,32	0,16	0,52	0,20	0,05	0,15
Sta. Cruz	0,87	0,88	0,91	0,98	1,18	1,17
Valencia	0,78	0,54	0,38	0,38	0,20	0,18
España	0,80	0,62	0,56	0,40	0,37	0,28

Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

## EVOLUCIÓN DE LA CONTENERIZACIÓN

El grado de contenerización alcanzado en el puerto de Las Palmas lo sitúa entre los más altos del panorama nacional. No llega a los niveles de puertos especializados como Algeciras, Valencia y Barcelona, pero se sitúa en los niveles de puertos como Bilbao y Santa Cruz de Tenerife.

En general el aumento de la superficie destinada al almacenamiento de contenedores a propiciado en estos dos últimos años que la cantidad total de ellos movida en el puerto halla ascendido hasta alcanzar los 574.963 unidades triplicando la cifra del año 1.991. Hasta el año 1.997 se produjo un crecimiento constante y homogéneo, fecha desde la cual las cifras se disparan hasta superar el medio millón de unidades en 1.999.

El puerto cuenta en estos momentos con alrededor de 54,9 hectáreas destinadas al almacenamiento de contenedores (descontando la superficie de muelles), situadas en los muelles de Gran Canaria, Virgen del Pino y León y Castillo, servidas por un total de 2.150 metros lineales de muelles.

EVOLUCIÓN DEL GRADO DE CONTENERIZACIÓN DE LA MERCANCÍA GENERAL (en %, 1975 - 2000)						
<i>Puertos</i>	<i>1975</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>2000</i>
Las Palmas	21	33	43	51	59	52
Algeciras	46	72	70	0,71	79	89
Baleares	7	43	61	36	30	32
Barcelona	13	28	69	71	74	74
Bilbao	17	26	33	45	47	53
Málaga	0	0	9	6	6	6
Sta. Cruz	23	45	50	42	50	54
Valencia	18	34	68	60	68	75
Total nacional	13	25	40	44	55	61

Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

EVOLUCIÓN DE CONTENEDORES EQUIVALENTES A 20 PIES (1991 - 2000)	
<i>Año</i>	<i>Nº</i>
1991	183.895 (100)
1992	220.313 (120)
1993	236.594 (129)
1994	269.394 (146)
1995	281.229 (153)
1996	300.391 (163)
1997	322.920 (176)
1998	423.740 (230)
1999	555.282 (302)
2000	529.434 (288)
2001	574.963 (313)

Fuente: Memorias anuales del Puerto de Las Palmas. Varios años.

## EVOLUCIÓN DE LA PESCA

Aunque la pesca ha sufrido muchos altibajos durante esta última década el resultado actual presenta un claro ascenso, con un crecimiento del 81 %, y un crecimiento en el último año del 22,5 %. La pesca fresca ha alcanzado un crecimiento del 59 %, más pronunciado en los últimos 6 años. En cuanto a la pesca congelada se aprecia como el crecimiento ha sido mucho mayor, hasta alcanzar un 82 % de incremento y superar las 600.000 toneladas.

A la vista de los resultados obtenidos se observan dos etapas claramente diferenciadas. Un primer quinquenio donde se produjo una cierta estabilidad en la pesca fresca y un considerable retroceso en la pesca congelada, lo que produjo una caída en el crecimiento total. Y un segundo quinquenio donde se han producido fuertes crecimientos tanto en la pesca fresca, del 59 % y en la pesca congelada del 82 %.

EVOLUCIÓN DE LA PESCA (1991 - 2001)			
Año	Congelada (Tm)	Fresca (Tm)	Total
1991	346.989 (100)	4.721 (100)	351.710 (100)
1992	284.929 (82)	5.116 (108)	290.045 (82)
1993	253.736 (73)	4.790 (101)	258.526 (74)
1994	250.085 (72)	6.342 (134)	256.427 (73)
1995	221.972 (64)	4.855 (103)	226.827 (64)
1996	312.745 (90)	6.247 (132)	318.992 (91)
1997	483.040 (139)	5.850 (124)	488.890 (139)
1998	596.885 (172)	6.737 (143)	603.622 (172)
1999	542.143 (156)	5.898 (125)	548.041 (156)
2000	515.791 (149)	4.655 (99)	520.446 (148)
2001	630.298 (182)	7.517 (159)	637.815 (181)

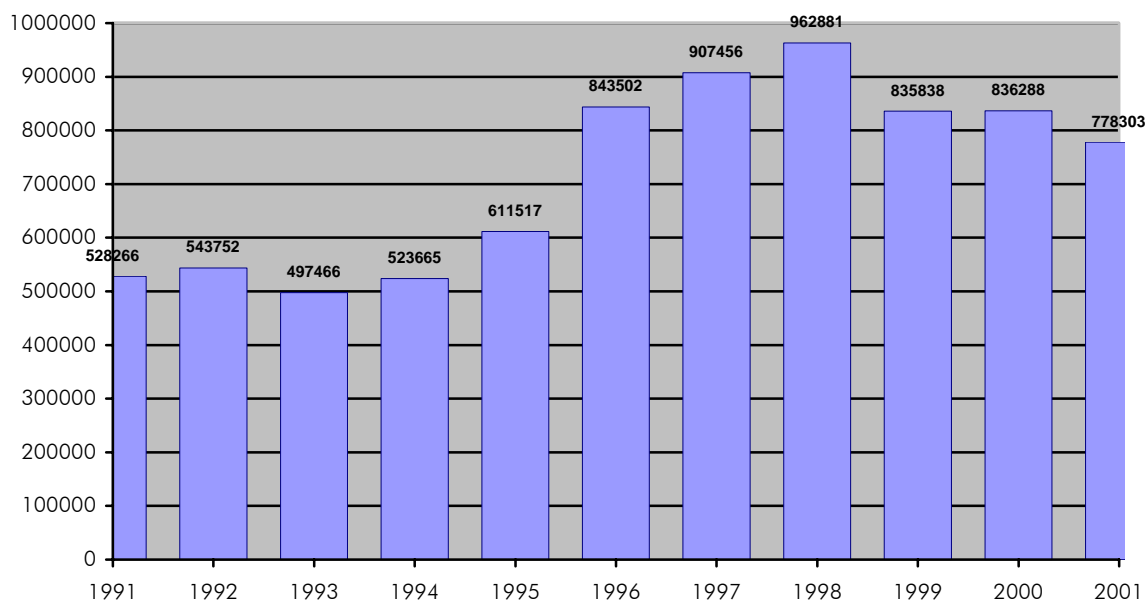
Fuente: Memorias del puerto de Las Palmas. Varios años.

## EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS

La mejora de las instalaciones y los servicios prestados, por parte de la Autoridad Portuaria, al tráfico de pasaje ha conllevado un aumento en el número de personas que pasan por las instalaciones portuarias cada año. En un primer quinquenio puede verse como el número de personas se mantuvo en torno al medio millón mientras que a partir del año 1995 se produjo un

fuerte incremento hasta alcanzar la cifra máxima obtenida en 1998 de casi un millón de pasajeros. Los últimos tres años presentan cifras menores pero manteniéndose próximas a las 800.000 personas. El crecimiento total en 10 años ha sido del 47,3 %.

**EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS.  
 PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (1975 - 2000)**



Fuente: Memorias del puerto de Las Palmas. Varios años.

**V.3.3. Principales orígenes, destinos y tipos de mercancías**

Dada la importancia que en el Puerto de La Luz y Las Palmas tiene el tráfico de cabotaje, los puertos españoles constituyen el principal origen y destino de su tonelaje, con un 46,1 % del total en el año 2.000. Aunque a la vista de los datos obtenidos 5 años antes estas cifras han decrecido desde el 65 % que se obtuvo en 1996, mantiene amplias diferencias respecto a otros países. Por otro lado, cabe destacar la variada procedencia geográfica del intercambio del resto de mercancías, que abarca fundamentalmente 3 continentes y que está formado, en una primera instancia, por un grupo de 12 países que mantienen una importancia similar.

En la reducción producida en el intercambio con el resto del ámbito nacional, entre los años 1.996 y 2.000, hay que valorar el incremento que se ha producido en la relación con otros países, especialmente Italia por el volumen de mercancía, respecto al cual se han triplicado las toneladas totales, con los países de la ex – Unión Soviética, incrementadas en dos veces y media, y con Brasil



que se ha multiplicado por 6, pasando de 63 mil toneladas a las 369 mil alcanzadas en el año 2000. El aumento del tonelaje intercambiado con la República Sudafricana también es significativo, representando un 2,7 % del total actual, con un incremento del 359 %. Esta evolución muestra el papel de nodo estratégico entre 3 continentes (África, América y Europa) que está adquiriendo Las Palmas.

PRINCIPALES PAISES DE ORIGEN Y DESTINO DE MERCANCÍAS DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (1996 – 2000)					
País	1996		2000		Incremento (1996 = 100)
	Tm	% del total	Tm	% del total	
España	5.109.968	65,1	4.704.064	46,1	92
Italia	321.907	4,1	932.269	9,1	290
Ex Unión Soviética	242.553	3,1	605.720	5,9	250
Brasil	63.406	0,8	369.582	3,6	583
Holanda	266.595	3,4	335.715	3,3	126
República Sudafricana	59.976	0,8	275.613	2,7	459
África (otros países)	-	-	255.207	2,5	-
Francia	216.093	2,8	252.900	2,5	117
Turquía	-	-	227.367	2,2	-
Bélgica	104.787	1,3	218.145	2,1	208
Marruecos	136.484	1,7	211.864	2,1	155
Reino Unido, Inglaterra e Irlanda	239.322	3,0	178.730	1,8	75
Argentina	-	-	146.611	1,4	-
Alemania R. F.	98.219	1,3	141.233	1,4	144
Otros (alta mar)	387.566	4,9	396.033	3,9	102
Total:	7.850.348	100,0	10.209.823	100,0	130

Fuente: Memorias anuales del puerto de Las Palmas, años 1996 y 2000.

En cuanto al resto de los países europeos (Holanda, Francia y Alemania), aunque el tonelaje total ha crecido, en general, los porcentajes relativos al total portuario se han mantenido respecto a los del año 1.996. Únicamente Bélgica ha visto incrementado su porcentaje en un 108 %.

Marruecos supone el principal país africano con el que el puerto de Las Palmas intercambia mayor número de toneladas, debido a su proximidad, superando incluso a algunos de los países europeos. Otra serie de países que en fechas anteriores suponían cifras inferiores al 0,5 % del total y que por lo tanto tenían escasa relevancia, han visto incrementadas sus contribuciones, como lo han hecho Turquía y Argentina.

Si se analizan estos mismos datos por los principales puertos, se observa la importancia del intercambio de mercancías con el resto de puertos españoles, ya reflejada con anterioridad. La proporción sobre el total que presenta cada uno de ellos se ha mantenido entorno a las mismas cifras del año 1.996, con unos incrementos bastante homogéneos entorno al 50 % para casi todos





ellos. La variación más significativa es la producida con el puerto de Santa Cruz de Tenerife, se ha reducido su porcentaje de un 24,6 % a tan solo un 7,8 %, y aunque continua ocupando el primer puesto, puertos como Barcelona, Sevilla o Bilbao comienzan a adquirir casi la misma relevancia.

Como se ha destacado con anterioridad el incremento de mercancías que se intercambian con Italia ha ganado bastante más importancia que la que presentaba años atrás. Así vemos como la relación con los puertos italianos se ha incrementado en un 127 % y en el caso de Génova ha pasado de unas cantidades sin trascendencia a mover 261.997 Tm, un 2,7 % del total.

PRINCIPALES PUERTOS DE ORIGEN Y DESTINO DE MERCANCÍAS DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (1996 – 2000)					
Puerto	1996		2000		Incremento (1996 = 100)
	Tm	% del total	Tm	% del total	
Santa Cruz de Tenerife	1.950.454	24,6	792.697	7,8	41
Barcelona	387.551	4,9	601.805	5,9	155
Italia (otros puertos)	235.443	3,0	534.929	5,2	227
Sevilla	292.730	3,7	462.508	4,5	158
Bilbao	288.473	3,7	424.640	4,1	147
Bahía de cádiz	267.336	3,4	402.715	3,9	151
Valencia	256.743	3,3	401.297	3,9	156
Arrecife	292.375	3,7	395.501	3,9	135
Puerto del Rosario	277.991	3,5	295.698	2,9	106
Rotterdam (Holanda)	263.961	3,3	291.951	2,9	111
Ex Unión Soviética (otros puertos)	242.539	3,1	288.602	2,8	119
Génova	12.336	0,2	281.997	2,7	2286
Alicante	168.687	2,1	255.314	2,5	151
Western Sahara (Marruecos)	-	-	222.366	2,2	-
Otros (alta mar exterior)	387.566	4,9	396.033	3,9	102
Total:	7.850.348	100,0	10.209.823	100,0	130

Fuente: Memorias anuales del puerto de Las Palmas, años 1996 y 2000.

Finalmente, si se analizan las principales mercancías movidas en el puerto durante el año 2.000 se aprecia como los transportes especiales constituyen la mayor parte del total (33,5 %). El papel fundamental que juegan los combustibles, con el puerto como principal y único punto de entrada insular, ha visto disminuida su importancia hasta un segundo puesto, con un total de toneladas movidas inferior en un 24,7 % al alcanzado en 1.996. Estos dos tipos de mercancías constituyen hoy día la mayor parte del total. Entre ambos aglutinan un 55,9 % del total. En un tercer puesto, los productos agro-ganaderos y alimentarios, suponen casi una quinta parte con 1.944.990 toneladas movidas.

PRINCIPALES MERCANCÍAS MOVIDAS EN EL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (año 2000)		
<i>Mercancía</i>	<i>Tm</i>	<i>% del total</i>
Transportes especiales	3.426.516	33,5
<i>Mercancía en contenedores en tránsito</i>	2.019.504	19,8
<i>Tara de contenedores</i>	713.125	7,0
<i>Tara de plataformas, vagones y camiones</i>	574.118	5,6
<i>Automóviles y sus piezas</i>	119.769	1,2
Energético	2.289.163	22,4
<i>Gas-oil</i>	1.198.730	11,7
<i>Fuel-oil</i>	871.865	8,5
<i>Gasolina</i>	181.385	1,8
Agro-ganadero y alimentario	1.944.990	19,1
<i>Frutas, hortalizas y legumbres</i>	438.262	4,3
<i>Vinos, bebida, alcoholes y derivados</i>	388.315	3,8
<i>Cereales y sus harinas</i>	201.523	2,0
<i>Pescado congelado, crustáceos y mariscos</i>	161.643	1,6
<i>Otros productos alimentarios</i>	527.701	5,2
Otras mercancías	854.792	8,4
<i>Papel y pasta</i>	157.553	1,5
<i>Maquinaria, aparatos, herramientas y repuestos</i>	140.417	1,4
Materiales de construcción	626.852	6,1
<i>Materiales</i>	312.323	3,1
<i>Cemento y clinker</i>	311.870	3,1
Metalúrgico	546.846	5,4
Siderúrgico	277.983	2,7
Químicos	214.715	2,1
Abonos	27.959	0,3
Total:	10.209.823	100,0

Fuente: Memoria anual del puerto de Las Palmas, año 2000.

La revisión del grado de contenerización de las distintas mercancías movidas en el puerto durante el año 2.000 es de un 47,9 %. Resulta significativo como los productos químicos, los transportes especiales y el grupo de otras mercancías alcanzan porcentajes superiores al 70 %, llegando al 91,8 % para el primero de ellos. En un segundo plano se sitúan el resto de productos con proporciones próximas a la media portuaria, a excepción de los energéticos que por tratarse de graneles líquidos en su mayor parte no se contenedorizan.

GRADO DE CONTENEDORIZACIÓN DE LAS MERCANCÍAS MOVIDAS EN EL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (año 2000)		
<i>Mercancía</i>	<i>Tm en contenedores</i>	<i>%</i>
Transportes especiales	2.659.372	77,6
Energético	24.245	1,1
Agro-ganadero y alimentario	824.796	42,4
Otras mercancías	609.424	71,3
Materiales de construcción	302.685	48,3
Metalúrgico	112.453	20,6
Siderúrgico	144.772	52,1
Químicos	197.135	91,8
Abonos	13.897	49,7
Total:	4.888.779	47,9

Fuente: Memoria anual del puerto de Las Palmas, año 2000.

#### V.3.4. Análisis de rendimientos del Puerto de La Luz y Las Palmas<sup>8</sup>

El puerto de La Luz y Las Palmas, a pesar de tener una superficie mayor que muchos otros puertos, se encuentra situado en un grupo que presentan cifras de rendimientos bastante menores que puertos como Algeciras, Bilbao o Santa Cruz de Tenerife. Estos puertos cuentan con grandes refinerías de combustibles que asociado a la facilidad de carga y descarga de este tipo de mercancía hace que sus rendimientos sean mayores, entre 10 y 20 Tm/m<sup>2</sup>/año. De este modo, el puerto se sitúa en un segundo grupo junto con Baleares, Barcelona, Málaga o Valencia, que podríamos llamar homólogos, que no cuentan con este tipo de instalaciones y donde la proporción de carga seca es más relevante. Sus rendimientos oscilan alrededor de las 5 Tm/m<sup>2</sup>/año.

En una primera aproximación a los rendimientos nacionales se observa como se ha producido una clara tendencia descentente. El rendimiento del tráfico total ha disminuido en los últimos 20 años un 18,3 %, debido a la mayor superficie terrestre requerida para el movimiento de la mercancía. Por otro lado el rendimiento por metro lineal de muelle ha aumentado en el global nacional, derivado también de este tipo de tráfico actual que requiere grandes superficies pero que en muchos casos no hace necesario el aumento de las líneas de muelles en los que se realiza la carga y descarga de los mismos. Aunque se ha producido un descenso en la media total española en los últimos 5 años mantienen un incremento con respecto a hace 20 años del 14,8 %.

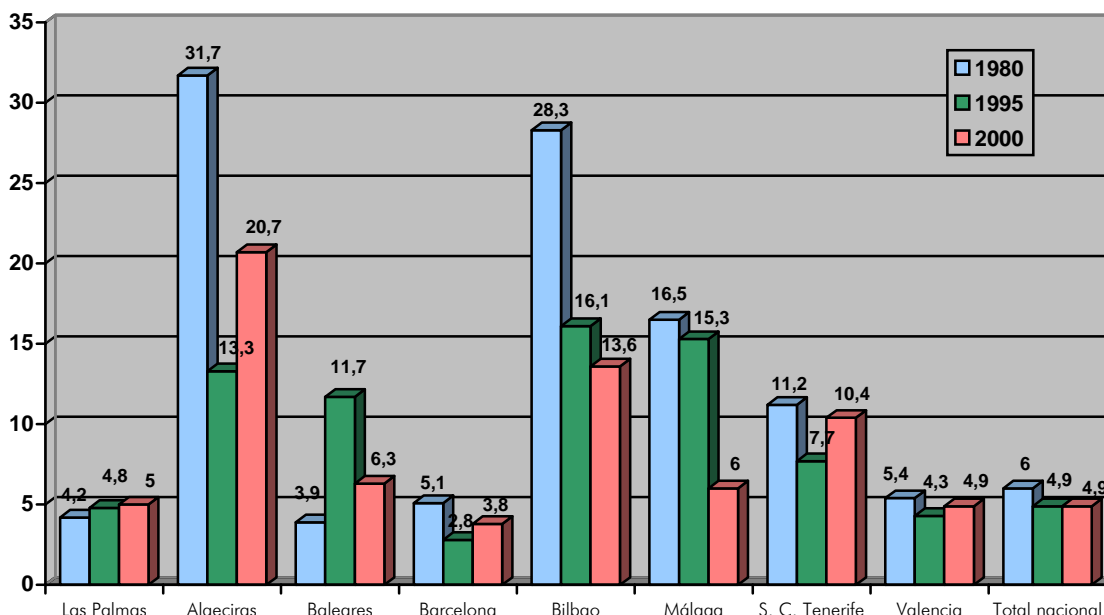
<sup>8</sup> Para el análisis de los rendimientos portuarios se han elaborado una serie de índices que permiten hacer una cierta valoración de los mismos. Estos índices son meramente orientativos y constituyen una primera aproximación a un estudio que exigiría datos más exhaustivos y precisos. Para su realización se ha realizado una comparación a 20 años y otra a 5 años.

En el caso de Las Palmas el rendimiento general se ha incrementado significativamente, alcanzando las 5 Tm/m<sup>2</sup>/año, cifra algo superior a la media nacional y del orden de magnitud de sus puertos homólogos. La tendencia de crecimiento de los últimos años del puerto le ha situado en índices próximos a la media nacional en número de toneladas movidas por metro cuadrado de superficie. En cambio los rendimientos por metro lineal de muelle reflejan que el puerto de Las Palmas se encuentra muy por debajo de la media nacional y por debajo de los puertos más dinámicos. Éstos son aproximadamente la mitad de los producidos en el total español y causados principalmente por la gran variedad y diversidad de tráficos que se ubican en este puerto, que en algún caso exigen una gran longitud de muelles respecto a otro tipo de mercancías.

Entrando más en detalle para cada uno de estos índices elaborados:

El rendimiento general por metro cuadrado de superficie terrestre<sup>9</sup> muestra cómo Las Palmas se ha situado en los índices de la media nacional, con un incremento del 19 % en los últimos 20 años. Al mismo tiempo mantiene niveles próximos a su grupo comparativo, un poco inferiores a los de Baleares y Málaga, una décima superior a los conseguidos en Valencia y siendo incluso superior en 1,2 Tm/m<sup>2</sup>/año al puerto de Barcelona.

### RENDIMIENTO GENERAL POR METRO CUADRADO DE SUPERFICIE TERRESTRE (Tm/m<sup>2</sup>/año)



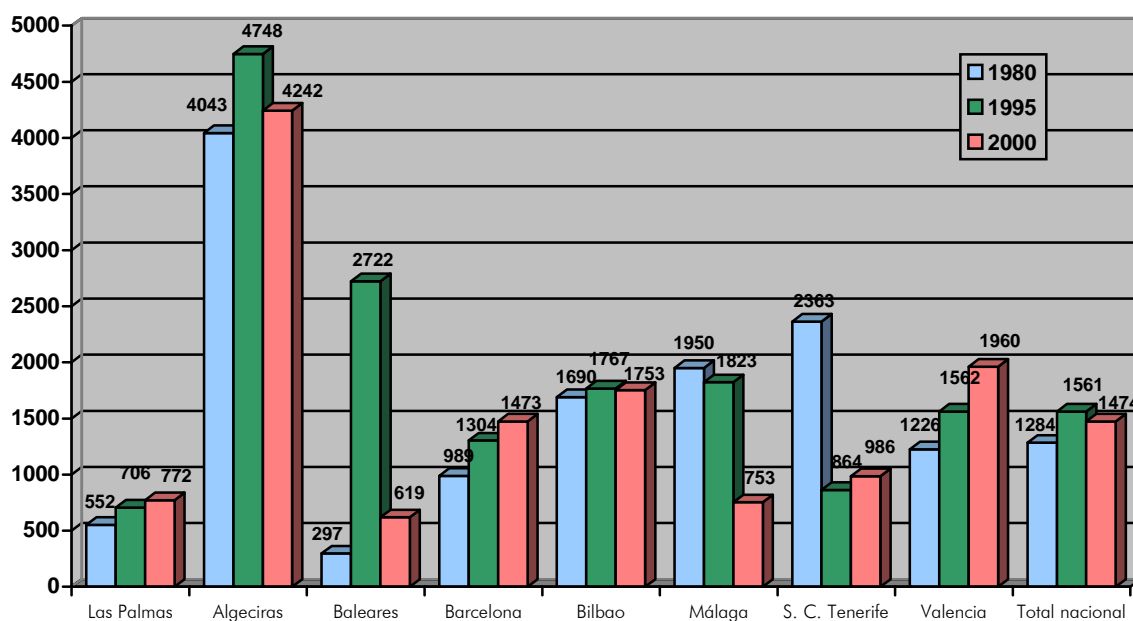
Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

<sup>9</sup> Obtenido mediante el cociente simple entre el tonelaje total movido y la superficie total de la zona de servicio portuaria.



En cuanto al redimiento general por metro lineal de muelle<sup>10</sup> cabe destacar que Las Palmas se encuentra muy por debajo de sus puertos homólogos, registrando un bajo rendimiento de los muelles situándose entre los más bajos del conjunto nacional. Aunque el incremento producido es bastante mayor al nacional, un 39,9 % frente al 14,8 %, queda distanciado de los alcanzados en Barcelona y Valencia, un 48,9 % y un 58,9 % respectivamente. Tres factores pueden justificar este escaso rendimiento producido en sus muelles, el primero, el enorme desarrollo de los mismos y la aparición de demandas que requieren muelle y no aportan mercancías (pesqueros en paradas biológicas, cruceros de pasajeros, embarcaciones deportivas, etc.), segundo, el requerimiento por parte de algunas mercancías de una gran longitud de atraque (derivado de la diversidad y complejidad que se da en Las Palmas) y, tercero, la escasa anchura de la zona de servicio que presenta el puerto en su conjunto que impide que los muelles dispongan de grandes áreas asociadas de almacenamiento.

**RENDIMIENTO GENERAL POR METRO LINEAL DE MUELLE (Tm/ml/año)**



Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

Dada la importancia que los graneles líquidos adquieren en puertos como Algeciras, Bilbao o Santa Cruz de Tenerife, y la facilidad de carga y descarga de los mismos, que permite mover un gran número de toneladas en un espacio relativamente corto de tiempo, eleva considerablemente los

<sup>10</sup> Obtenido mediante el cociente simple entre el tonelaje total movido por el puerto y la longitud total de los muelles que cuentan con un calado superior a 4 metros.

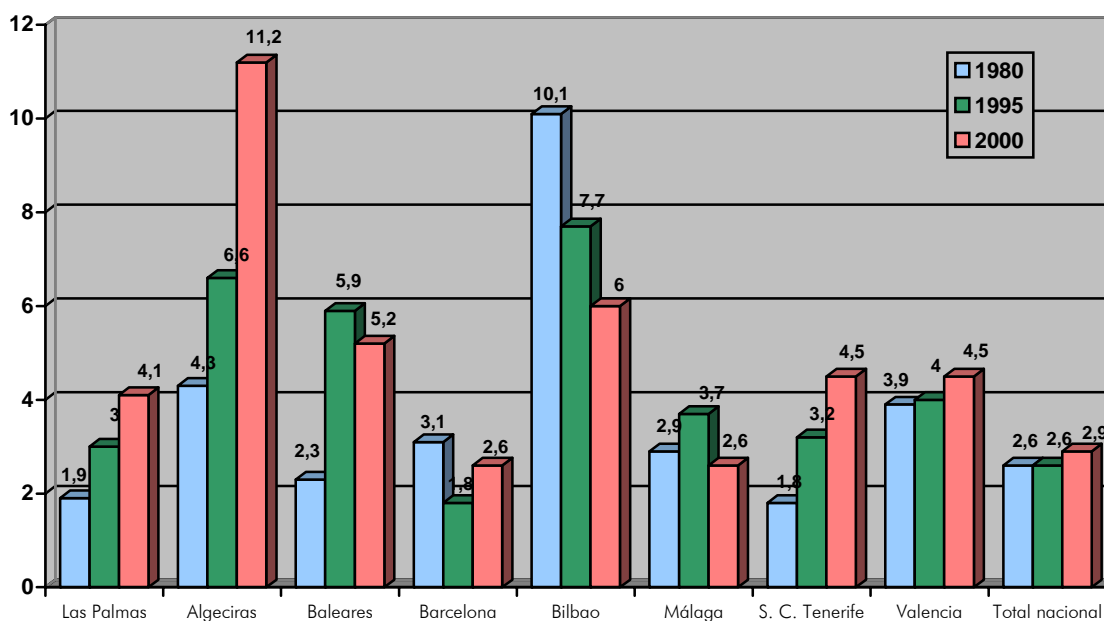


rendimientos producidos en estos. En un intento de homogeneizar estos rendimientos se ha elaborado un índice descontando de la mercancía total los graneles líquidos, dejando únicamente la carga seca, que es en realidad la que consume y utiliza la mayor parte de la superficie, instalaciones y muelles portuarios.

De este modo, el rendimiento de carga seca por superficie terrestre<sup>11</sup> en el puerto de La Luz y Las Palmas presenta 4,1 Tm/m<sup>2</sup>/año, por encima de la media nacional, superando incluso a puertos de su grupo y mejorando su situación respecto al índice arrojado por el tonelaje total. Con un incremento del 116 % en los últimos 20 años y un 37 % en los últimos 5, ha alcanzado los niveles de Santa Cruz de Tenerife y Valencia.

El rendimiento de carga seca por metro lineal de muelle<sup>12</sup> se ha visto incrementado en un 102 %, doblando a la media nacional que lo ha hecho en un 58 %. Esto sitúa al puerto entre los primeros de su grupo.

**RENDIMIENTO DE CARGA SECA POR METRO CUADRADO DE SUPERFICIE TERRESTRE (Tm/m<sup>2</sup>/año)**



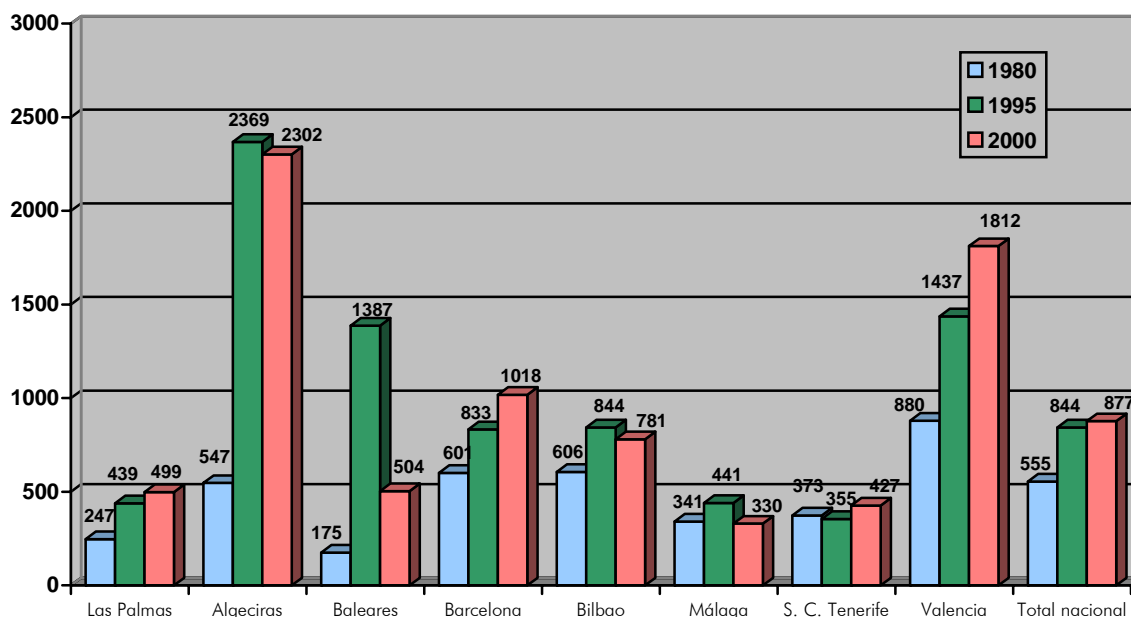
Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

<sup>11</sup> Obtenido mediante el cociente simple de la suma de la mercancía general y graneles sólidos movidos en el puerto y la superficie de su zona de servicio. Las unidades en las que se define son toneladas/m<sup>2</sup>/año.

<sup>12</sup> Obtenido mediante el cociente simple entre la suma de la mercancía general y graneles sólidos movidos por el puerto y la longitud total de los muelles que cuentan con un caldado superior a 4 metros. Las unidades en las que se define son toneladas/ml/año.



### RENDIMIENTO DE CARGA SECA POR METRO LINEAL DE MUELLE (Tm/ml/año)



Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

De los análisis para la Zona I del puerto, área que se encuentra directamente asociada a los movimientos y operaciones portuarias, se desprende que el puerto de Las Palmas mantiene las mismas cifras que para el total de su superficie portuaria, siendo contrario a la tendencia que arrojan otros puertos que ven incrementados sus rendimientos, de manera notable en algunos casos.

El rendimiento general por metro cuadrado de superficie terrestre de la Zona I portuaria<sup>13</sup> es pues en Las Palmas de 5 Tm/m<sup>2</sup>/año con un crecimiento del 8,7 % desde el año 1.980. Por otro lado se sitúa en los últimos puestos de entre los puertos de su grupo. La incorporación de nuevas superficies anejas han proporcionado una mayor capacidad de movimiento y almacenamiento de mercancías, principalmente en el entorno del Muelle León y Castillo, pero aún no han alcanzado los niveles que presentan puertos como Baleares y Málaga.

En este mismo sentido el rendimiento de la zona I del puerto en cuanto a la carga seca<sup>14</sup> para los puertos nacionales muestra las mismas características que el índice anterior, un ascenso en sus

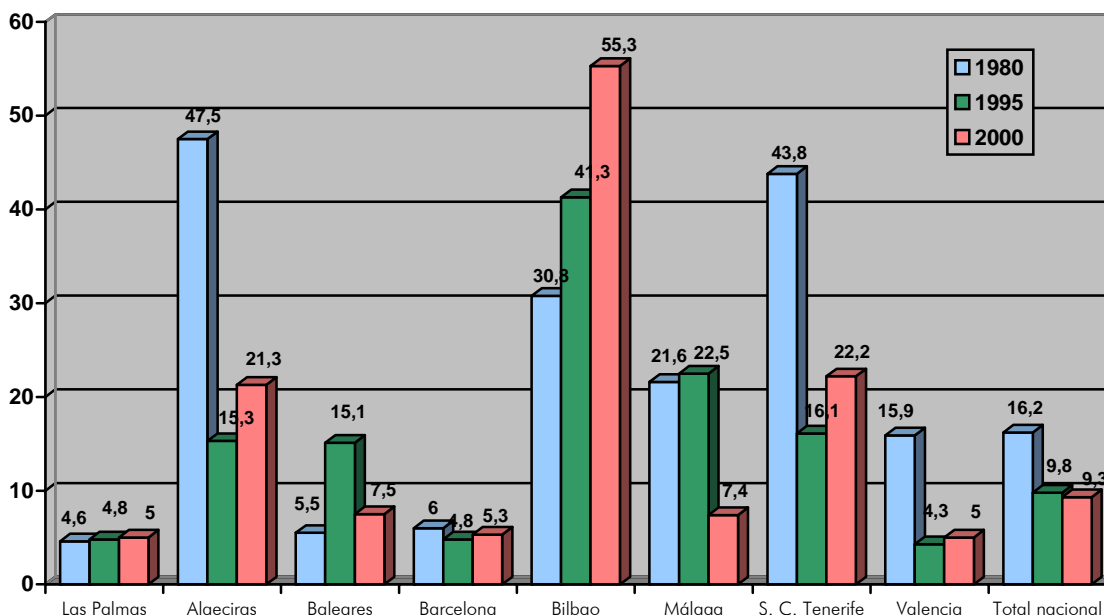
<sup>13</sup> Obtenido mediante el cociente simple entre el tonelaje total movido por el puerto y la superficie terrestre de la Zona I del puerto. Las unidades en las que se define son toneladas/m<sup>2</sup>/año.

<sup>14</sup> Obtenido mediante el cociente simple entre la suma de la mercancía general más los graneles sólidos y la superficie terrestre de la Zona I portuaria. Las unidades en las que se define son toneladas/m<sup>2</sup>/año.



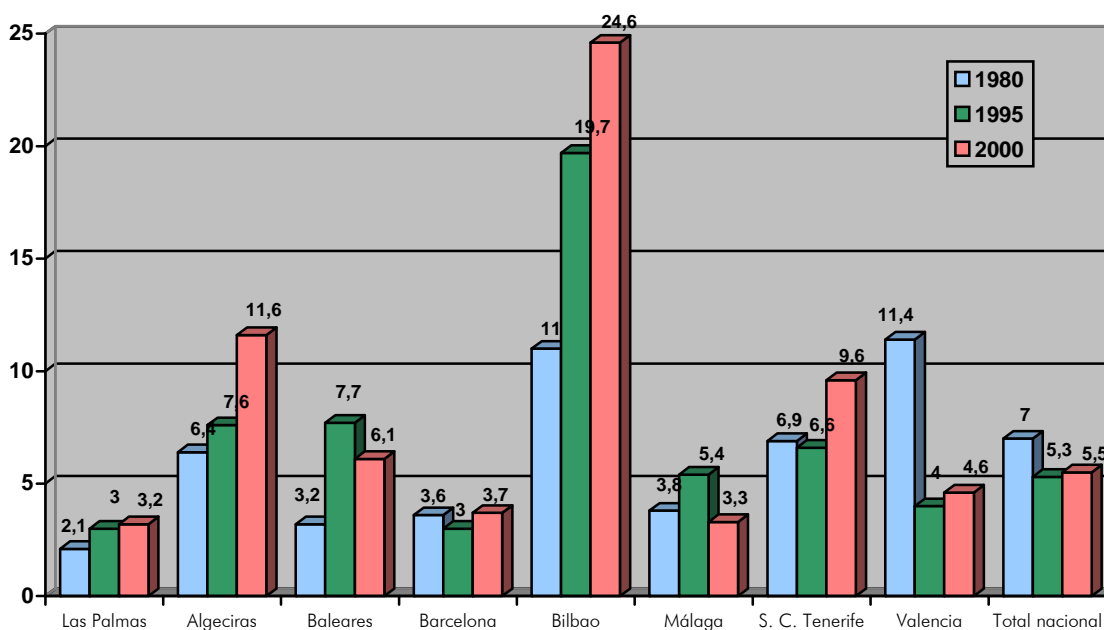
cifras. En el caso de Las Palmas es incluso inferior al obtenido para el total de la superficie terrestre descendiendo hasta las 3,2 Tm/m<sup>2</sup>/año y manteniendo con dificultad los niveles de su grupo.

### RENDIMIENTO GENERAL POR METRO CUADRADO DE SUPERFICIE TERRESTRE ZONA I (Tm/m<sup>2</sup>/año)



Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.

### RENDIMIENTO DE CARGA SECA POR METRO CUADRADO DE SUPERFICIE TERRESTRE ZONA I (Tm/m<sup>2</sup>/año)



Fuente: Anuarios Estadísticos de Puertos del Estado y de la Dirección General de Puertos. Varios años.





### V.3.5. Síntesis y conclusiones

Estructura de los tráficos:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diversidad de tipos de tráficos. Lo que dota al puerto de un gran equilibrio y estabilidad, reduciendo su vulnerabilidad.</li><li>• Complejidad de funcionamiento y gestión del suelo, debido a la diversidad de demanda.</li><li>• Necesidad de grandes superficies anejas a los muelles para el movimiento de mercancía general y contenedores.</li><li>• Necesidad de gran desarrollo de muelles para tráficos como pesca y pasajeros.</li></ul>
Evolución de los tráficos:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sostenido ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros y mercancías.</li><li>• Aumento del grado de contenedorización de la mercancía general.</li><li>• El aumento del movimiento de contenedores en los últimos años exige un incremento proporcional de espacio asociado de almacenamiento.</li></ul>
Orígenes, destinos y tipos de mercancías:	<ul style="list-style-type: none"><li>• El puerto es el principal importador y exportador de mercancías insular.</li><li>• Incremento de la relación con otros puertos y países.</li></ul>
Análisis de rendimientos:	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rendimientos similares a puertos maduros como Barcelona, Baleares, Málaga y Valencia.</li><li>• A nivel nacional, el puerto presenta uno de los rendimientos más bajos por metro lineal de muelle (con 772 Toneladas/ml/año).</li></ul>

## V.4 PROYECTOS EN CURSO



Las obras de ampliación del puerto se encuentran recogidas en el Plan de Ampliación del Puerto de La Luz y Las Palmas y en el Plan Director de actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz y Las Palmas, con la finalidad de dotar al puerto de aquellas infraestructuras y suelo necesario para desarrollar la actividad portuaria para el horizonte previsto del año 2.019.

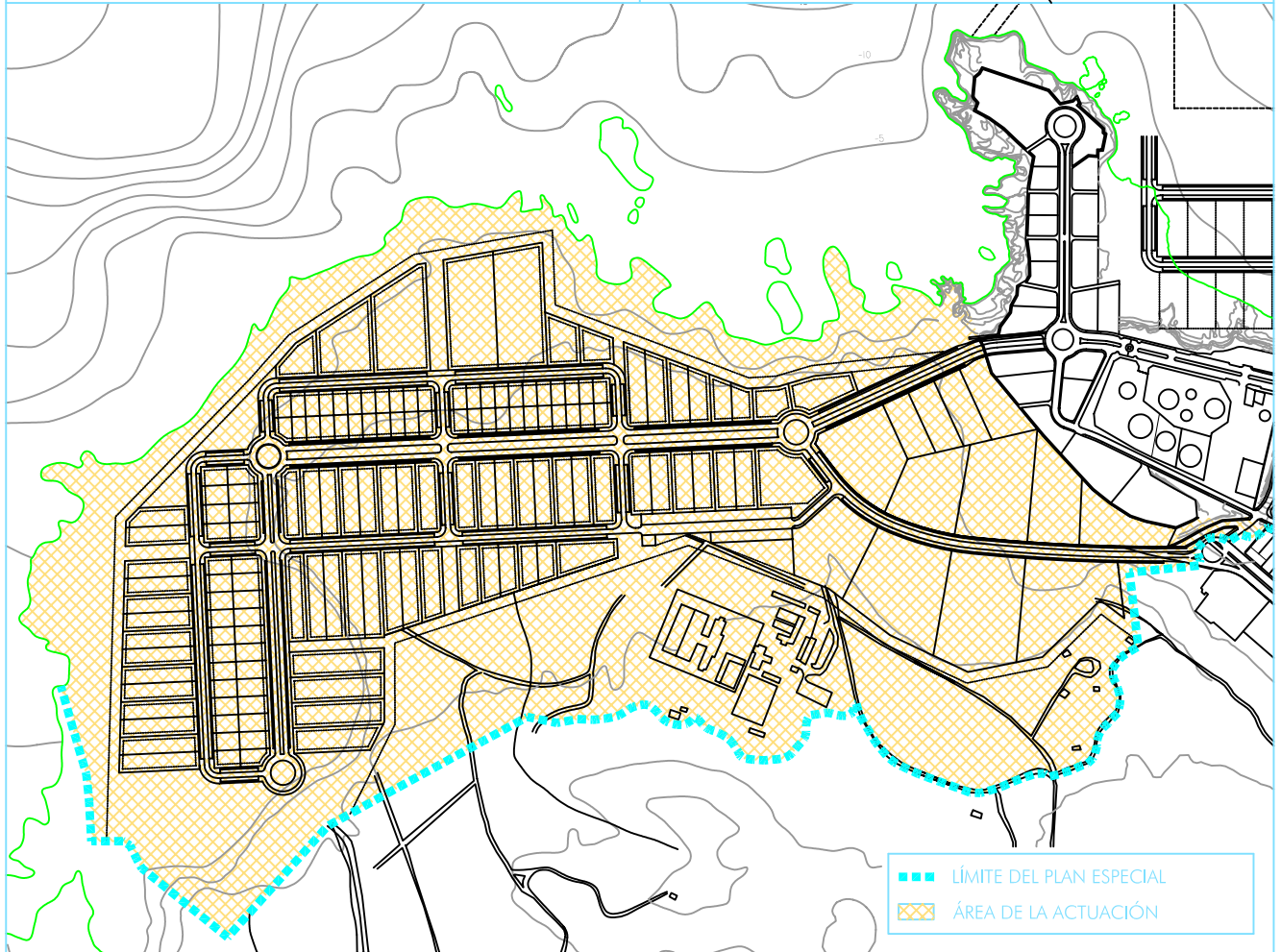
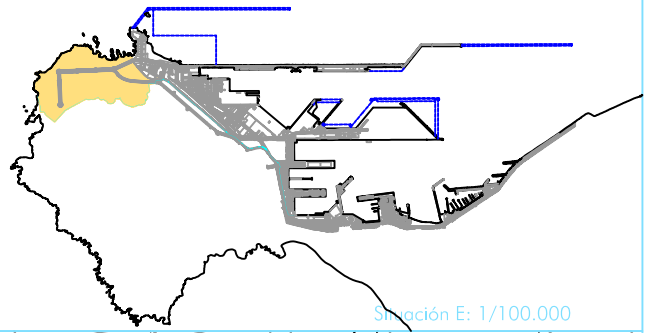
Las obras de ampliación proyectadas pertenecientes al ámbito de este Plan Especial, y para las que se han redactado fichas que se incluyen en las páginas siguientes, son:

- Ampliación del Muelle León y Castillo, con la creación de dos nuevos muelles, León y Castillo Levante y Cambulloneros, con las correspondientes explanadas anejas.
- Ampliación del Muelle Virgen del Pino, rellenando la explanada aneja hasta el cantil del Muelle Elder Norte y creando una nueva línea de atraque al este.
- Ampliación del Muelle Reina Sofía Sur, hasta el primer cambio de alineación del Dique Reina Sofía.
- Prolongación del Dique Reina Sofía hacia el sur en 488 metros.
- Construcción del Dique de La Esfinge y los muelles asociados de La Esfinge y la Explanada del Nido, a mar abierto junto a la Península del Nido.
- Área Logística de La Isleta, para la que se ha redactado un Proyecto Básico de Urbanización por parte de la Autoridad Portuaria. En su perímetro se establece una zona de transición medioambiental, en conexión con el paisaje protegido de La Isleta.
- Reordenación y urbanización del área de DISA, que proporcionará una superficie de 41.733 m<sup>2</sup> destinada a nuevas parcelas y para la que la Autoridad Portuaria ha realizado un Proyecto de Urbanización.

SITUACIÓN: Terrenos portuarios de La Isleta

SUPERFICIE: 97,30 has

USO AL QUE SE DESTINA: Área Logística



#### DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS:

- Creación del Área Logística del puerto de La Luz y Las Palmas (ZEC, ZAL y ZF). Su desarrollo se encontrará ligado a la construcción de los nuevos muelles de La Esfinge.
- Urbanización de 55,45 hectáreas con un uso predominante de almacenaje, distribución y servicios a la mercancía.
- Establecimiento de un área de transición medioambiental. En el perímetro costero y en el perímetro situado en conexión con el Paisaje Protegido de La Isleta.
- Distribución a través de un único viario principal, en conexión con la red principal portuaria existente, en continuación con la Avenida Andrés Perdomo.
- Se ha realizado un Proyecto Básico de Urbanización de La Isleta, por parte de la Autoridad Portuaria, que fija las nuevas condiciones topográficas, así como el viario principal.



Escala 1:10.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

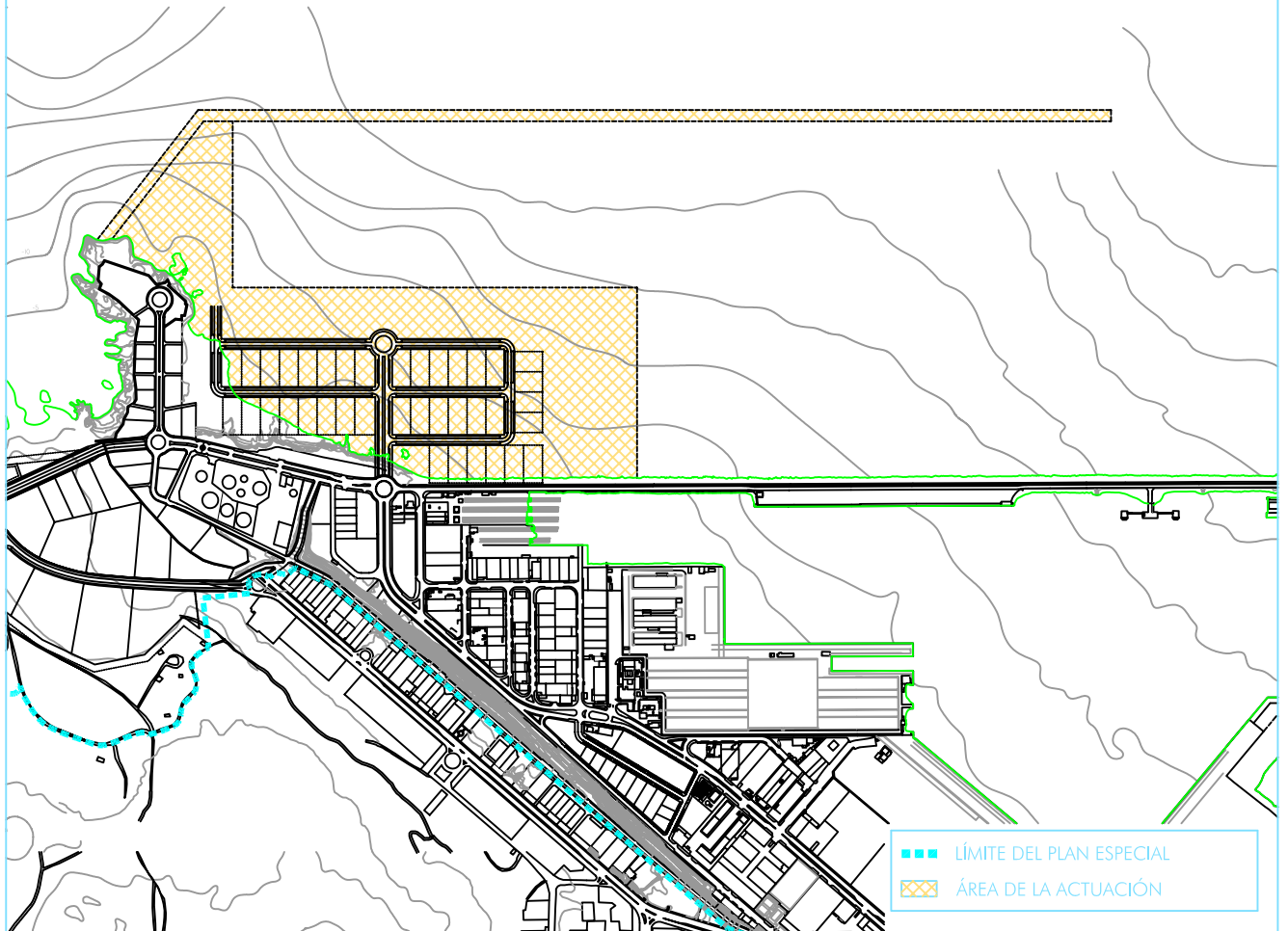
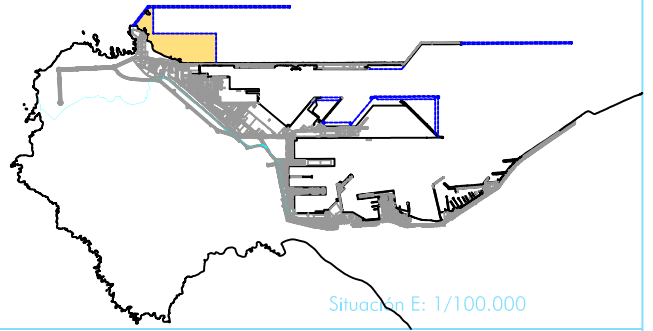
## ÁREA LOGÍSTICA DE LA ISLETA

PROYECTO BÁSICO DE URBANIZACIÓN DE LA ISLETA Y  
PLAN DIRECTOR DE ACTUACIONES TERRESTRES E INTERIORES DEL PUERTO DE LA LUZ

SITUACIÓN: Junto a la Península del Nido

SUPERFICIE: 43,52 has

USO AL QUE SE DESTINA: Área Logística,  
almacenaje y muelles



■ ■ ■ ■ LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL  
■ ■ ■ ■ ÁREA DE LA ACTUACIÓN

#### DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS:

- Creación de un nuevo dique de abrigo que posibilite la construcción de nuevos muelles.
- Su desarrollo se encontrará ligado al área logística de La Isleta.
- Disponibilidad de un total de 34,74 nuevas hectáreas de suelo destinado a naves y almacenamiento.
- Creación de 2.547 metros de línea de atraque.
- Los nuevos muelles dispondrán de calado suficiente para albergar tráficos modernos.
- Las obras proyectadas contemplan la construcción del dique y de los muelles, el relleno de las nuevas explanadas y la urbanización de las mismas.



Escala 1:15.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

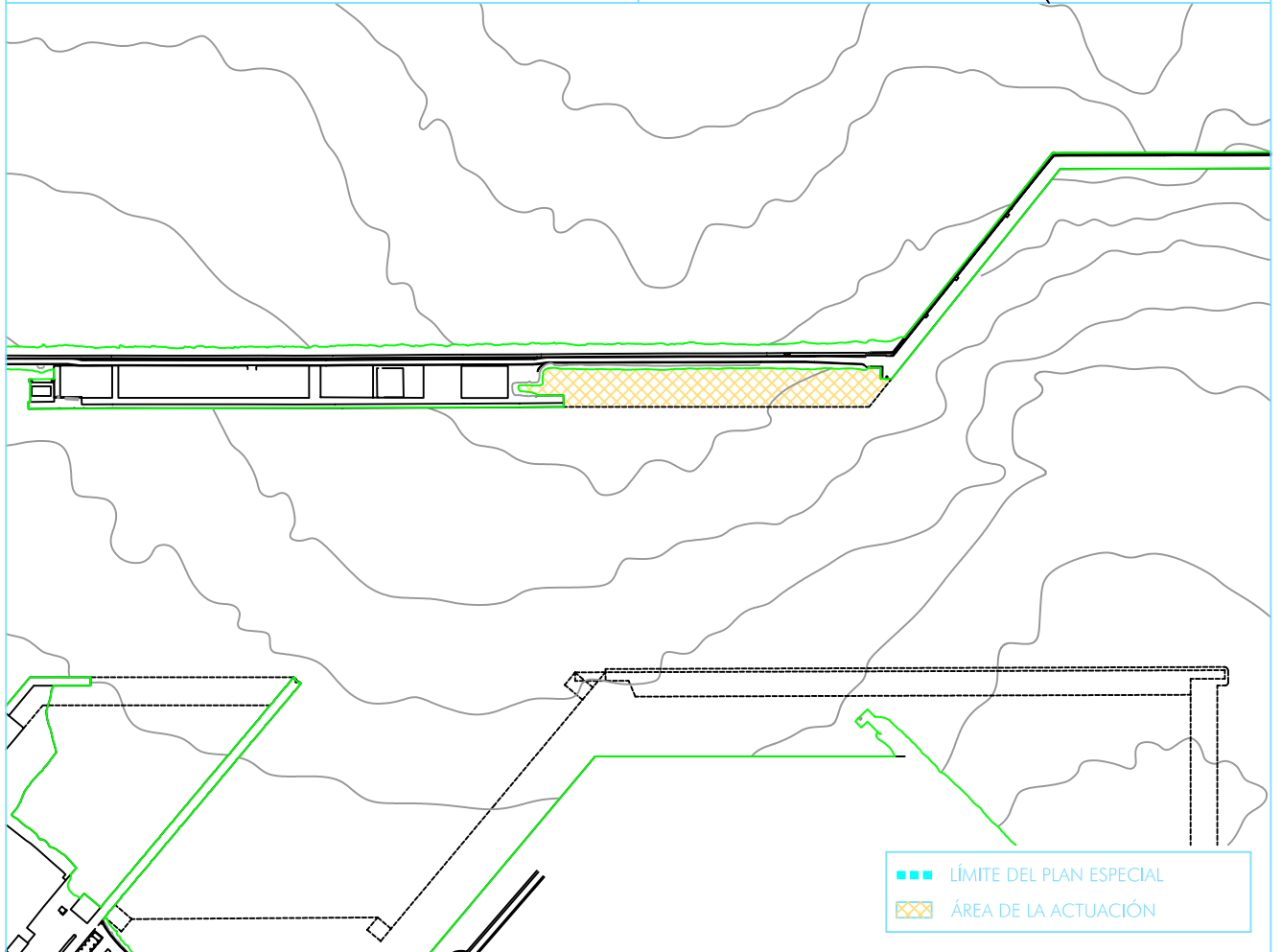
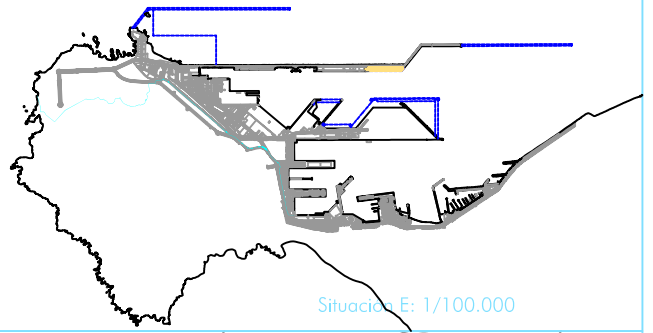
## DIQUE DE LA ESFINGE Y MUELLES DE LA ESFINGE Y EXPLANADA DE LA PENÍNSULA DEL NIDO

PLAN DIRECTOR DE ACTUACIONES TERRESTRES E INTERIORES DEL PUERTO DE LA LUZ

SITUACIÓN: Dique Reina Sofía

SUPERFICIE: 2,59 has

USO AL QUE SE DESTINA: Muelle



#### DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS:

- Incremento de la longitud de muelles en el Dique Reina Sofía, con un total de 435 nuevos metros.
- Disposición de una superficie aneja junto al muelle.
- El calado del nuevo muelle será de 22 metros.
- Las obras proyectadas contemplan la construcción del muelle, el relleno de la nueva explanada y la urbanización de la misma.



Escala 1:10.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

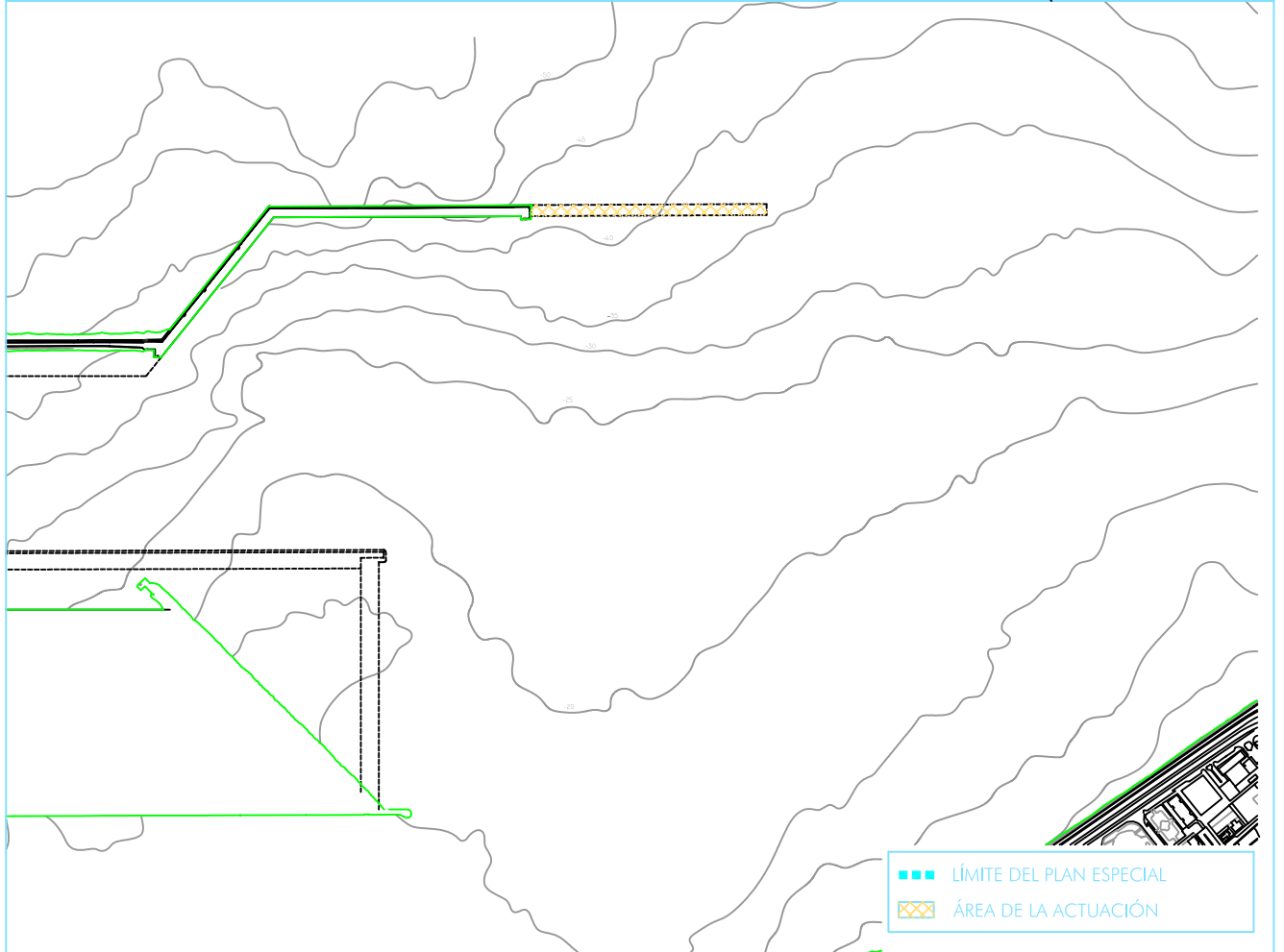
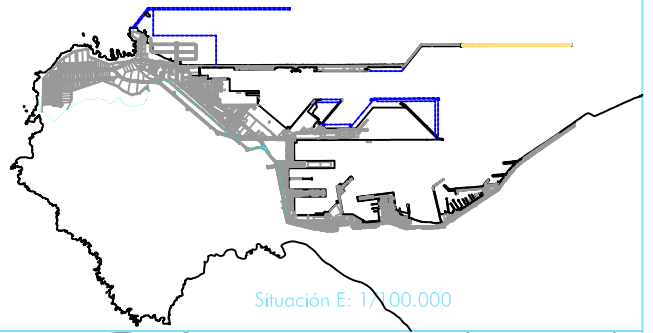
## PROLONGACIÓN DEL MUELLE REINA SOFÍA SUR

PLAN DIRECTOR DE ACTUACIONES TERRESTRES E INTERIORES DEL PUERTO DE LA LUZ

SITUACIÓN: Dique Reina Sofía

SUPERFICIE: 0,35 has

USO AL QUE SE DESTINA:  
Infraestructura de abrigo



DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS:

- Prolongación del dique en 1.500 m.
- Infraestructura ligada a la construcción de un contradique frente a la costa.
- Incremento de la superficie de agua abrigada.



Escala 1:15.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

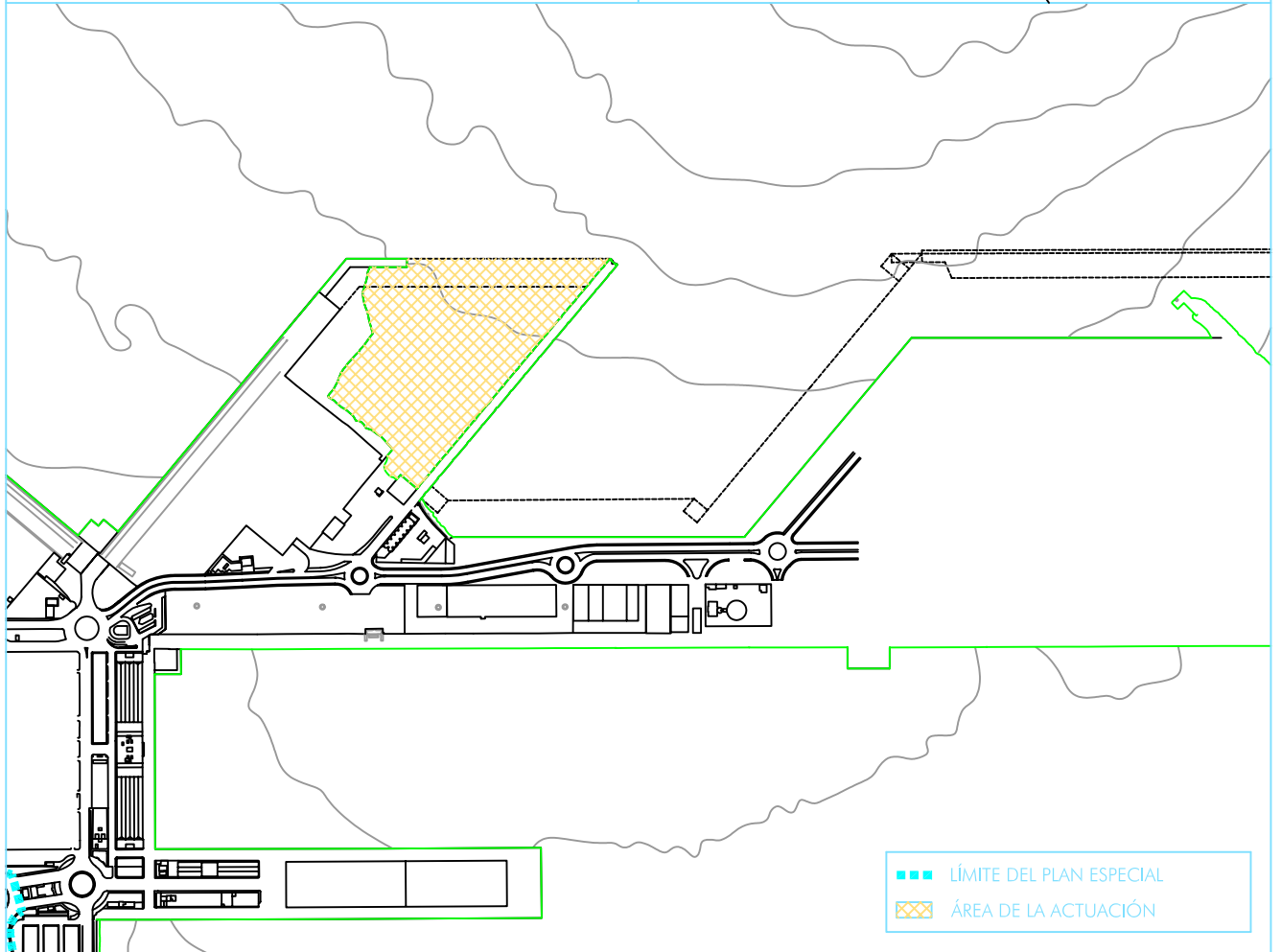
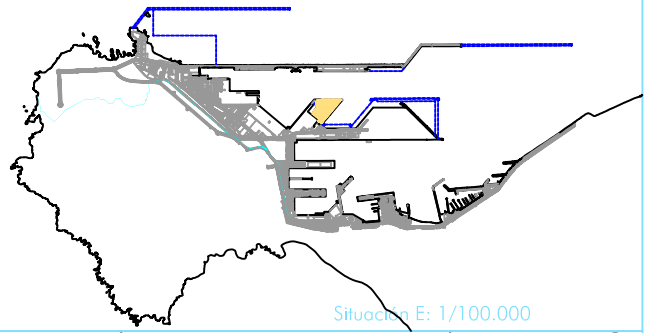
## PROLONGACIÓN DEL DIQUE REINA SOFÍA

PLAN DIRECTOR DE ACTUACIONES TERRESTRES E INTERIORES DEL PTO DE LA LUZ

SITUACIÓN: Muelles Virgen del Pino y Elder

SUPERFICIE: 6,83 has

USO AL QUE SE DESTINA: Muelle



#### DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS:

- Creación de 287 nuevos metros de muelle al este y pérdida de la línea de atraque del Muelle Elder Norte.
- Incremento de la superficie operativa asociada al muelle.
- Explanada aneja destinada al almacenamiento de contenedores.
- Las obras proyectadas contemplan la construcción del muelle, el relleno de la nueva explanada y la urbanización de la misma.



Escala 1:10.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## AMPLIACIÓN DEL MUELLE VIRGEN DEL PINO

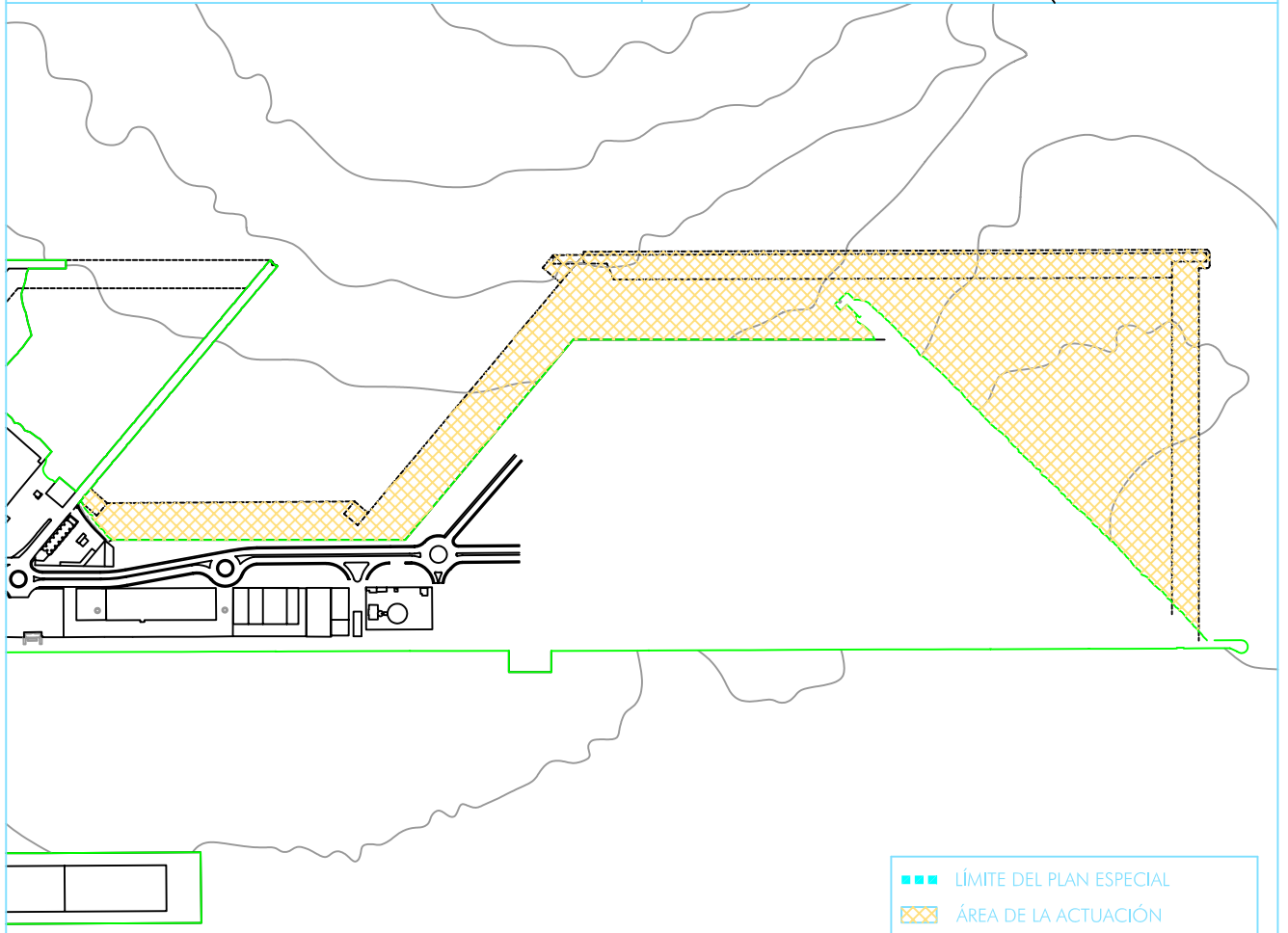
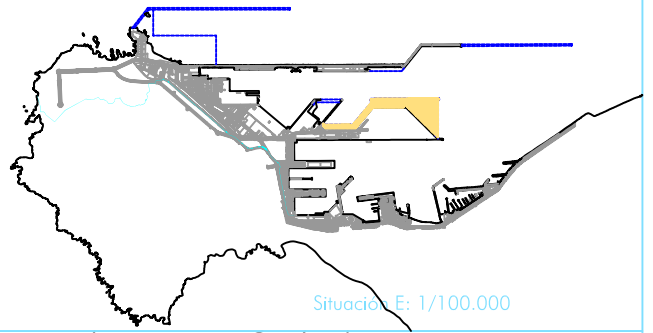
PLAN DIRECTOR DE ACTUACIONES TERRESTRES E INTERIORES DEL PUERTO DE LA LUZ



SITUACIÓN: Muelle León y Castillo

SUPERFICIE: 24,36 has

USO AL QUE SE DESTINA: Muelle y almacenaje



■ ■ ■ ■ LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL  
■ ■ ■ ■ ÁREA DE LA ACTUACIÓN

DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS:

- Creación de dos nuevos muelles: León y Castillo Levante y Muelle de Los Cambulloneros. La longitud total de los mismos asciende a 1.812 metros.
- Ampliación de la superficie aneja para almacenamiento de contenedores.
- Los calados de los nuevos muelles se adecuarán a los tráficos previstos.
- Las obras proyectadas contemplan la construcción de los muelles, el relleno de las nuevas explanadas y la urbanización de las mismas.



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

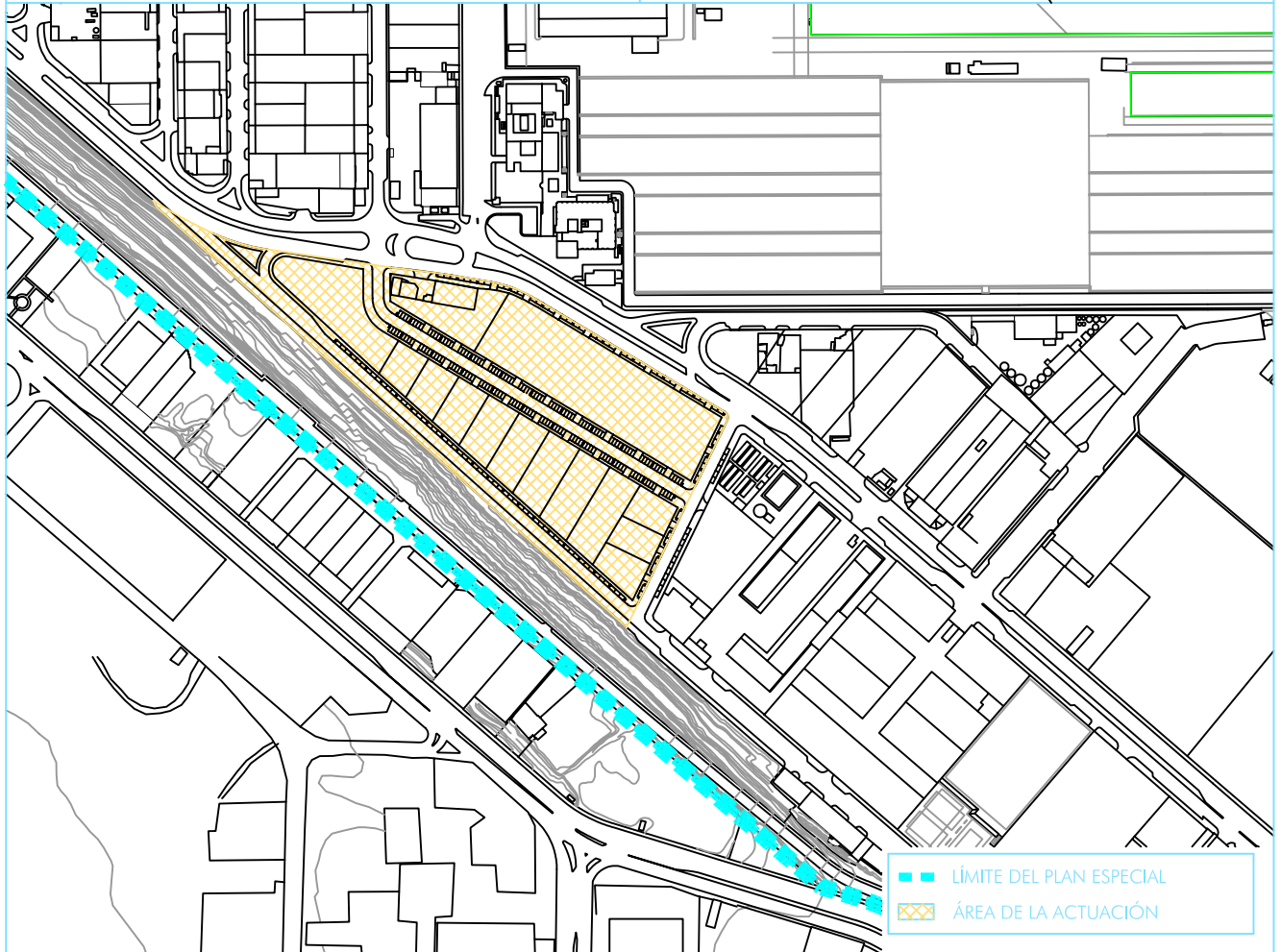
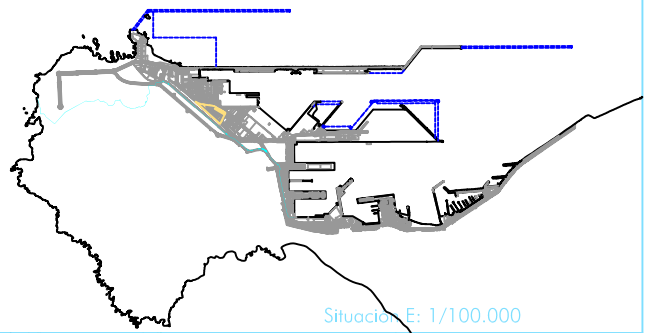
AMPLIACIÓN DEL MUELLE LEÓN Y CASTILLO

PLAN DIRECTOR DE ACTUACIONES TERRESTRES E INTERIORES DEL PUERTO DE LA LUZ

SITUACIÓN: Avenida de Las Petrolíferas

SUPERFICIE: 4,73 has

USO AL QUE SE DESTINA: Almacenaje y talleres



#### DESCRIPCIÓN Y OBJETIVOS:

- Reordenación de la parcela C-14 por parte de la Autoridad Portuaria tras el rescate de la antigua concesión de los depósitos de DISA y el correspondiente desmonte del terreno hasta llegar a la cota de la Avenida de Las Petrolíferas, terreno que se destinará al relleno de las diferentes obras de ampliación de muelles proyectadas en el puerto.
- Las nuevas parcelas se destinarán a un uso de almacenaje y talleres.
- Creación de un viario interior que proporcione acceso a las diferentes parcelas.
- Prolongación de la calle Guinchete como viario posterior.



Escala 1:5.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## REORDENACIÓN DE LA PARCELA C-14 (ANTIGUA CONCESIÓN DE DISA)

### V.5.1. El marco legal de planeamiento

La zona de servicio del puerto está sujeta a tres niveles distintos de planificación urbanística: el nivel supramunicipal, el planeamiento municipal (planes generales) y el planeamiento específico de la zona de servicio, a través de figuras de desarrollo, como los planes especiales y plan de utilización.

En la actualidad, los planes urbanísticos vigentes que afectan al ámbito de la zona de servicio del puerto, son los siguientes:

A nivel supramunicipal:

- el Plan Director de Infraestructuras de Canarias, que afecta al conjunto de la zona de servicio.
- El Paisaje Protegido de la Isleta, que afecta a la zona de la Cantera Roque Ceniciento y la Esfinge por encontrarse en conexión con éste en su perímetro este, y que han sido incorporados a la zona de servicio del puerto con el Plan de Utilización.

A nivel municipal:

- el Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas, de 4 de Abril de 2001.

A nivel del planeamiento de desarrollo, el ámbito del presente Plan Especial se ve afectado por los siguientes planes:

- Plan Especial del Puerto, vigente con anterioridad
- Plan de Utilización

#### V.5.1.1. El planeamiento supramunicipal

El **Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC)** es un plan regional, de carácter sectorial, que se encuentra en la actualidad en una fase de Avance. Estas características hacen que el contenido del PDIC sea de una gran generalidad, limitándose prácticamente a la exposición de políticas sobre el transporte marítimo en la Comunidad Autónoma.

En ese sentido, las principales propuestas del PDIC pueden sintetizarse en:

- Restringir la apertura de nuevos puertos, concentrándose en consolidar y adecuar los existentes.
- Fomentar la especialización de cada puerto, evitando la competencia interna y estableciendo una jerarquización de las infraestructuras portuarias.
- Priorizar las actuaciones de adecuación de los puertos que cumplen funciones de intermodalidad.
- Garantizar la conexión al sistema viario de alta capacidad de los puertos integrados en el eje interinsular de transporte combinado.
- Atender a la potenciación de la función industrial y logística de los principales puertos comerciales de la región.
- Actuar sobre las áreas circundantes a los puertos al objeto de conseguir espacio suficiente en tierra para el desempeño de sus funciones.
- Establecer fórmulas de participación en los costes, de los operadores.
- Mejorar la comunicación, relación e integración de los puertos en los espacios urbanos que los acogen.

El conjunto de estos principios generales dibuja un marco de referencia, en el que el PDIC concreta sus objetivos para el Puerto de La Luz y Las Palmas, que se pueden sintetizar en:

- Convertirlo en la auténtica plataforma de transbordo de contenedores para África occidental y del sur y la costa atlántica de Latinoamérica.
- Dotarle de una base logística adecuada.
- Recuperar la Base Naval para cruceros turísticos.

## Paisaje Protegido de La Isleta

De formación volcánica, y una altura máxima de 249 m sobre el nivel del mar, La Isleta supone una importante reserva natural y paisajística para la ciudad, muy próxima a ésta y con unas características medioambientales y geomorfológicas de gran valor. Este espacio fue declarado por la Ley 12/1987, de 19 de junio, de Declaración de Espacios Naturales de Canarias como Parque Natural de La Isleta, reclasificado por la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias (LENAC) como Paisaje Protegido de La Isleta (epígrafe C-22), con el objetivo de preservar este espacio.

Los criterios en que se basó su protección fueron:

- Su estructura geológica y morfológica, y el conjunto que presentan las dos alineaciones de volcanes.
- Su carácter de hito geográfico y paisajístico, diferenciado de la isla de Las Palmas.
- Los yacimientos paleontológicos que allí se encuentran.

El área inicial protegida comprendía una superficie total de 560,2 has delimitada a grandes rasgos por el Océano Atlántico al norte, este y oeste, y al sur por la Urbanización Industrial del Cebadal, acuartelamientos militares, el barrio de La Isleta y la Bahía del Confital, incluyendo dentro de sus límites el barrio de Las Coloradas y algunas instalaciones militares.

Debido a la potencialidad de utilización y valor estratégico de la Zona III.1 Roque Ceniciento-La Esfinge por parte de la futura expansión del puerto (para el establecimiento de la zona ZEC, ZAL y ZF), y su proximidad al mismo, este área fue excluida de la zona de Paisaje Protegido estableciendo como Zona de Protección Periférica el área desafectada (97,71 has). Su exclusión queda en los términos previstos en el anexo de la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación puntual de la Ley 12/1994, que figuran en el anexo del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo nº1/2000, de 8 de mayo. La superficie protegida resultante es de 462,49 has.

Esta Zona de Protección se establece con el fin de minimizar el daño medioambiental que se pueda producir. A su vez se divide en dos áreas. Una primera (Área A), en la que sólo serán autorizados los usos que no conlleven edificación y estén destinados a la conservación y restauración ambiental

y paisajística, y una segunda (Área B), donde sólo podrán autorizarse los siguientes tipos de usos: industrial, terciario (oficinas), comercial, equipamientos, infraestructuras y servicios públicos, espacios libres y transportes que conlleven por su naturaleza la previa declaración de dominio público de las zonas donde se sitúen, así como actividades extractivas cuyo destino sea las obras o instalaciones portuarias y litorales de Las Palmas de Gran Canaria, que no podrán poner en peligro los valores naturales, especialmente el paisajístico, de las zonas protegidas colindantes.

Para el Área B la ordenación por el planeamiento de los usos y aprovechamientos, incluidas las actividades extractivas, definición de edificabilidad y volúmenes, tipologías edificatorias, adecuación externa de las construcciones, infraestructuras y equipamientos y la distribución de espacios libres, deberá ajustarse a los criterios que para la zona periférica establezca el Plan Especial del Paisaje Protegido de la Isleta, en concordancia con los instrumentos de ordenación de los recursos naturales y ambientales.

Por otro lado se define que el Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria clasificará la zona periférica de protección como un sector único de suelo urbanizable.

#### V.5.1.2. El planeamiento municipal

El **Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas de Gran Canaria** (aprobado el 4 de abril de 2001) clasifica al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y establece para la zona de servicio del puerto cuatro ámbitos de ordenación diferenciada a desarrollar a través de planes especiales.

El primero de ellos, OAS-04, Corresponde a la zona de servicio terrestre entre la Península del Nido y el Muelle del Refugio, denominado Plan Especial "Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas". El segundo, el OAS-05 en la zona de La Isleta colindante a la Península del Nido, Plan Especial "Zonas de actividades Logísticas del Puerto de La Luz". El OAS-06, corresponde al tramo comprendido entre el Muelle del Sanapu y la Playa de las Alcaravaneras, con la denominación de Plan Especial "Centro de Negocios en la Base Naval". Y, por último, el ámbito OAS-07 que incluye el puerto deportivo y la franja sur de la zona de servicio hasta el Castillo de San Cristóbal, Plan Especial "Frente Marítimo de Levante".

El presente Plan Especial desarrolla los dos primeros de manera conjunta (OAS-04 y OAS-05).

Para el ámbito **OAS-04**, con una superficie total de 220,11 ha, el Plan General fija un uso global de Dotacional-Terciario (excluyendo el hotelero), con una edificabilidad bruta de 0,80 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y una serie de determinaciones complementarias:

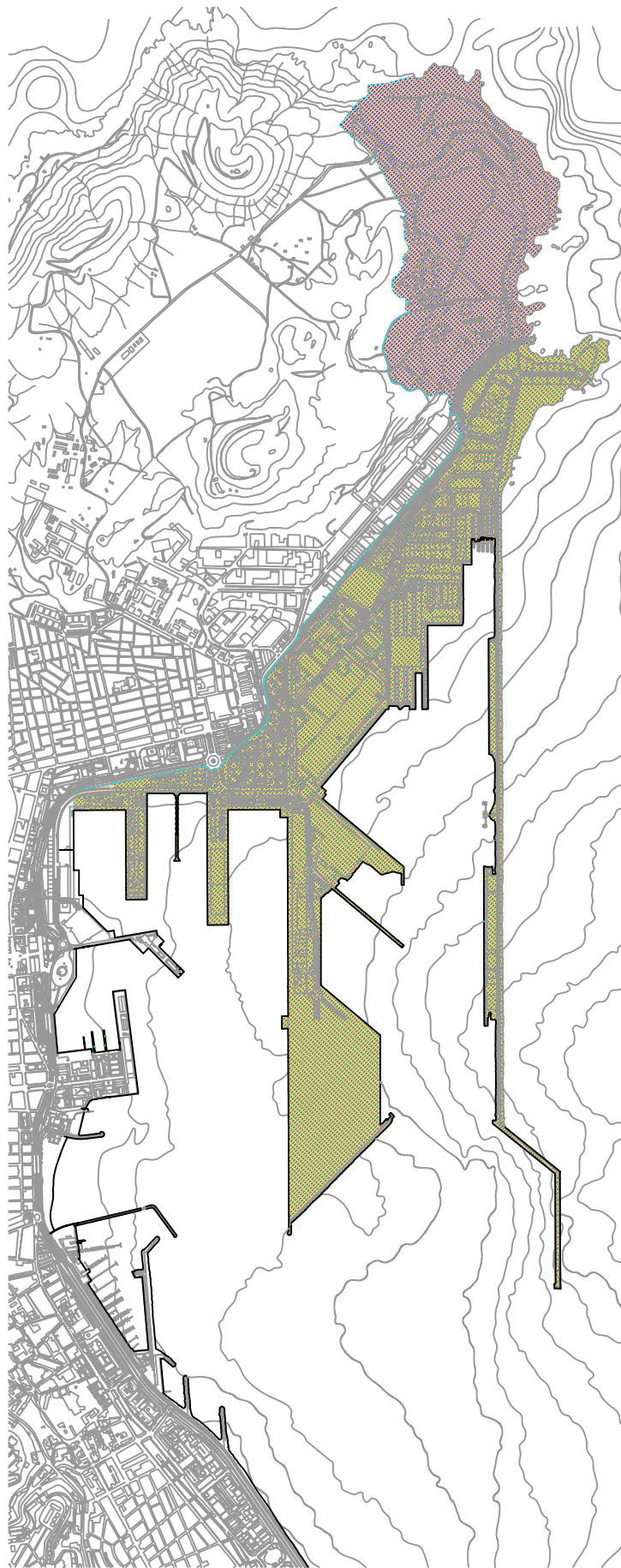
- Eje vertebrador
- Localización de conexiones entre la ciudad y el puerto.
- Establecimiento de bases para transformar hacia un uso más compatible puerto-ciudad algunas áreas.
- Localización de una parcela para ubicar una planta depuradora, de acuerdo con las previsiones relativas a la infraestructura hidráulica.

Para el ámbito **OAS-05**, con una superficie de 97,30 has, el Plan general fija un uso global de Dotacional-Terciario, con una edificabilidad bruta de 0,80 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y una serie de determinaciones complementarias:

- Disposición conexiones viarias con el vial principal del puerto y con la urbanización del Cebadal.
- Establecimiento de una franja de protección libre de edificación situada en el borde del cantil costero.

Denominación	OAS-4 Plan Especial "Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas"	OAS-5 Plan Especial "Zonas de actividades Logísticas del Puerto de La Luz"
Ámbito de planeamiento	Urbano y Sistema General No Clasificado Incorporado	Rústico -residual específico- remitido
Superficie	220,11 has	97,30 has
Uso característico	Dotacional - Terciario (excluyendo hospedaje)	Dotacional - Terciario
Edificabilidad bruta	0,80 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	0,80 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>

Fuente: Plan general Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria. Ámbitos de Ordenación Diferenciada



	LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL
	OAS-04 "ZONA DE SERVICIOS DEL PUERTO DE LA LUZ"
	OAS-05 "ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS DEL PUERTO DE LA LUZ"



Escala 1:30.000

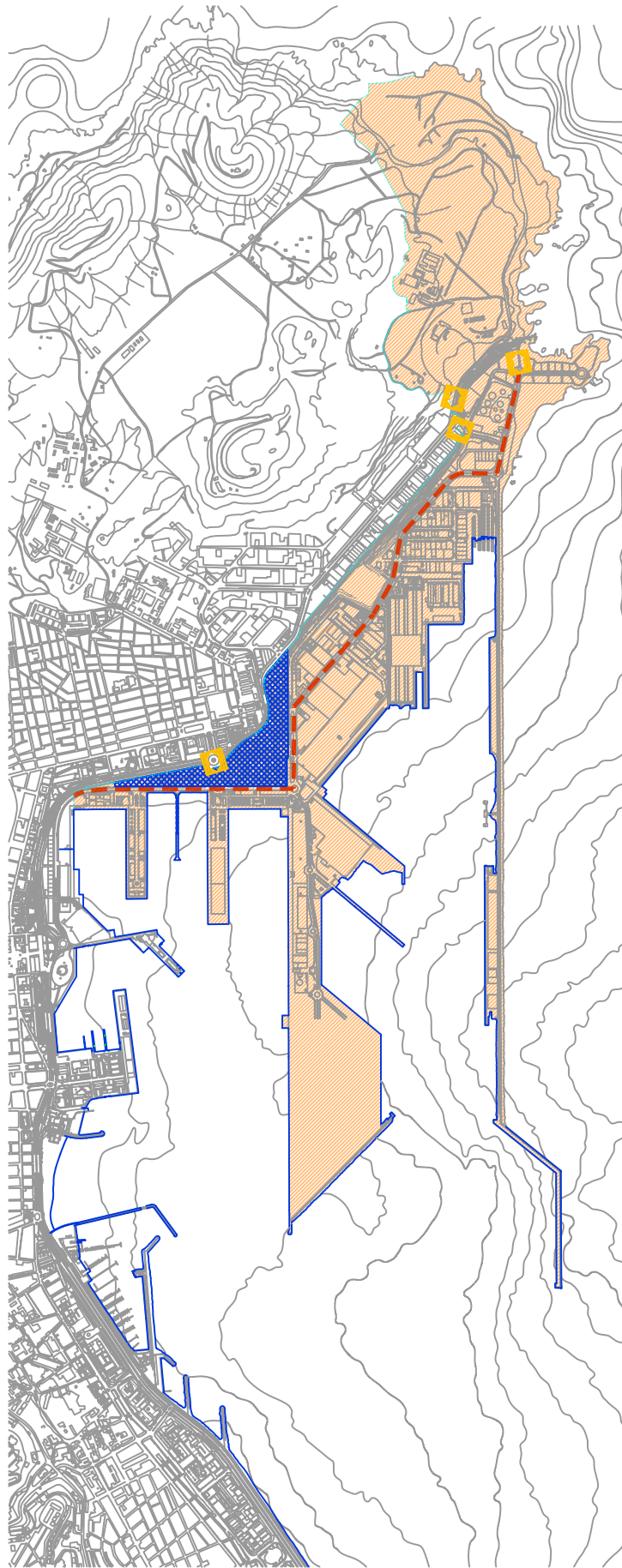


INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA ESTABLECIDOS POR EL P.G.M.O. DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE INFORMACIÓN





- LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL
- ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL (OAS-04 y OAS-05)
- ACTIVIDADES COMPATIBLES PUERTO-CIUDAD
- EJE VERTEBRADOR
- CONEXIONES VIARIAS



Escala 1:30.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS DEL P.G.M.O. DE LAS PALMAS PARA OAS-04 Y OAS-05

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

### V.5.1.3. Los planes especiales

#### PE del Puerto (3-Mayo-1993, aprobación definitiva)

De acuerdo con lo establecido en el Plan General de Ordenación Urbana vigente con anterioridad (1989), la Junta de los Puertos redactó el Plan Especial del Puerto de La Luz y Las Palmas, que fue definitivamente aprobado el 3 de mayo de 1993.

Este Plan Especial ordenaba en detalle la parte de la zona de servicio comprendida entre su extremo norte, Península del Nido, y la Base Naval, básicamente, mediante la introducción de una zonificación, la ordenación de los accesos, el diseño de una red viaria interior jerarquizada y una parcelación para la que se definen los usos permitidos y sus ordenanzas correspondientes.

La zonificación establecida se definía en las siguientes zonas:

Comercial, que incluía: los muelles adosados al Dique Reina Sofía; la Península del Nido; los muelles Gran Canaria, Virgen del Pino, Elder y León y Castillo; el Muelle Grande y Muelle de del Sanapu. Dicha zonificación se extiende a todas las áreas de almacenaje del entorno de los citados muelles.

Administrativo - Comercial, situada en torno al muelle de Santa Catalina, salvo su extremo, y la sede de la Autoridad Portuaria.

Pesquero, incluyendo el Muelle Pesquero y Muelle del Refugio.

Almacenamiento de combustible, que incluía una amplia área situada al oeste de la Península del Nido.

Reparación naval, en el arranque del Dique Reina Sofía.

Pasajeros, en el muelle de transbordadores de Santa Catalina.

La red viaria se definía por:

Una red principal, que recorre el puerto desde el área de Santa Catalina hasta el arranque del Dique Reina Sofía.

Una red secundaria, que permite la accesibilidad a los muelles y a las áreas de almacenes, talleres e industria.

Un área de protección de maniobra en los bordes de los muelles.

### **Modificaciones puntuales del Plan Especial**

Los continuos cambios en la evolución y demanda comercial del puerto fueron creando la necesidad de modificar puntualmente el Plan Especial para adecuar la ordenación a estos. Así se han realizado cuatro modificaciones que básicamente corresponden a modificaciones de la red viaria, reordenación de la superficie, edificabilidad y ocupación de algunas parcelas y la incorporación de algún uso a los previamente permitidos.

#### **1ª Modificación puntual (16-Septiembre-1996)**

Principalmente modifica la red viaria para adaptarla a las nuevas necesidades de uso, incorporando nuevos viales no contemplados por el PE o excluyendo viales que no eran utilizados como tales.

Contenido concreto:

- Se traslada la localización del vial principal de entre las parcelas C-23 y C-21, C-22 y N-2, ubicándose entre las parcelas C-23 y C-24 y se añade una rotonda de distribución (hoy Plaza de Mr. Park).
- Supresión del vial secundario entre DC-1 y C-25 incorporando su superficie a la parcela DC-1.
- Eliminación del viario secundario entre las parcelas C-24 y C-25, formando con toda la superficie una única parcela, la C-24, a la espera de ordenarse de acuerdo a los requerimientos de la zona ZEC a la que se destina.
- Se suprime el vial secundario propuesto entre las parcelas C-22 y N-2 ya que la poca superficie de la primera no ha generado la necesidad de esta vía, teniendo resuelta su comunicación con la calle O.P.D.R. La superficie se incorpora a la parcela C-22.

- Se establece un viario secundario entre las parcelas DC-1 y C-28.
- En las parcelas C-26 y C-27 (muelles Reina Sofía Norte y Reina Sofía Sur respectivamente) se suprimen los viales secundarios de los extremos de acceso al área de maniobra incorporando su superficie a cada parcela correspondiente.
- En la parcela C-4 se varían las áreas de maniobra.

### **2ª Modificación puntual (9-Febrero-1998)**

Tuvo por objeto la ampliación de la zona ZAL y ZEC ubicada en la Península del Nido y la adecuación de la ordenación del Muelle León y Castillo al movimiento de mercancía unitizada.

Contenido concreto:

- Se incorpora la parcela comercial C-31, para el desarrollo de actividades logísticas ZAL y ZEC junto a la parcela C-28. Para lo cual se establece la construcción de un dique de protección que arranca desde la Península del Nido en dirección sur.
- Se traslada el viario secundario hasta una posición más exterior entre las parcelas C-5.2 y C-5.4.
- Se amplía la superficie de la parcela C-4 para lo que se suprime un tramo del vial secundario interno y se reduce la zona de maniobras del tramo sur a 20 m. También se amplían el uso comercial permitido con el de pesca.

### **3ª Modificación puntual (25-Mayo-1998, aprobación inicial)**

No supuso la modificación de viario o parcelación de ningún área del puerto pero sí propuso la incorporación de nuevos usos u ocupaciones en alguna parcela.

Contenido concreto:

- Se incluye un uso hotelero entre los asignados a la parcela AC-1 para desarrollar un área de actividades terciarias, de acuerdo a la Ley de Puertos y de la Marina Mercante 62/1997, de 26 de diciembre, que permite por razones de utilidad pública y siempre que estén previstos por el Plan Especial estos usos.
- Aumento de la ocupación del 60% al 75% de la parcela C-3, atendiendo a la demanda creciente y al aumento de la actividad comercial en el entorno del Muelle Pesquero. Dada la proximidad del Castillo de La Luz la altura máxima se fija en 5,5 m, con la finalidad de que no se interrumpa la visibilidad de su entorno.

#### **4ª Modificación puntual (26-Abril-2000, aprobación provisional)**

Se redacta con el fin de adecuar la parcelación y el viario a las terminales de contenedores localizadas en el Muelle León y Castillo y Virgen del Pino y dotar al puerto de mayor superficie apta para almacenamiento de este tipo de mercancía. Así mismo se incorpora la necesidad de reubicación del acceso de Santa Catalina.

Contenido concreto:

- Ampliación de las superficies de las parcelas C-5.4 y C-7, mediante rellenos, y cambio de uso a depósito de mercancías unitizadas. Se disminuyen sus edificabilidades y ocupaciones.
- Aumento de superficie de la parcela C-5.3, pero no su aprovechamiento. Se destina a un uso de apoyo a los adyacentes, Almacenes e instalaciones auxiliares.
- Disminución de la superficie de la parcela C-5.2.
- Se produce un ajuste de los viales de acuerdo a esta nueva ordenación de las parcelas. El viario principal se modifica sensiblemente para delimitar las parcelas, finalizando en el lado más al sur de la C-5.2 y se bifurca en otros viales secundarios que dan acceso a las nuevas parcelas propuestas.

- Modificación de la rotonda de acceso al Muelle de Santa Catalina correspondiente al Estudio de Detalle aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el 24 de septiembre de 1999.

#### V.4.1.4. El Plan de Utilización

Figura creada por la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, el Plan de Utilización delimita la zona de servicios del puerto, incorporando nuevos terrenos y desafectando otros de los ya pertenecientes a la misma. De igual modo el suelo se clasifica en una serie de áreas que se destinan a un uso global homogéneo.

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de La Luz y Las Palmas fue aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento por Orden de 1 Agosto de 2001 (BOE nº: 200 de 21/08/2001, página 31446. Sección III. Otras Disposiciones – Emisor: Ministerio de Fomento).

Así dentro del ámbito del Plan Especial, el Plan de Utilización define cuatro usos básicos portuarios, algunos de los cuales se descomponen a su vez, en categorías más precisas. (los cuales se recogen en el Plano de Información Nº 4).

#### USO COMERCIAL

En la categoría de Graneles para los Duques de Alba, Muelle Reina Sofía Sur y la prolongación del Dique Reina Sofía.

En la categoría de Construcción y Reparación Naval, para las instalaciones existentes en el arranque del dique Reina Sofía, incluyendo el Muelle Reina Sofía Norte.

En la categoría de Polivalente, para el resto de los muelles comerciales (Gran Canaria, Virgen del Pino, Elder, León y Castillo, Primo de Rivera, Grande, Pantalán de Cory, Pesquero, Refugio y Sanapu).

#### COMPLEMENTARIO

En la categoría de Almacenaje y Logístico, para el conjunto de áreas de almacenaje y talleres que no cuentan con acceso directo a muelle (área de depósitos de combustibles,

área posterior a la Avenida de Las Petrolíferas, incluyendo el área posterior a los astilleros) y el área de la Península del Nido.

En la categoría de terciario, para los edificios de oficinas de la Autoridad Portuaria.

#### RESERVA PORTUARIA

Para el área de La Isleta.

#### INFRAESTRUCTURAS

Para la obra de defensa del Dique Reina Sofía y la defensa del Muelle León y Castillo.

## V.5.2. Paisaje portuario y percepción urbana del puerto

Dada la convivencia y la relación tan estrecha existente entre el puerto y la ciudad de Las Palmas, el paisaje portuario constituye un referente en la fachada este de la ciudad. Las diversas instalaciones, edificaciones y actividades que se desarrollan en el puerto son pues la imagen percibida por el observador y constituyendo el horizonte visual de gran parte de los espacios próximos a la Autovía Marítima. En este capítulo, se tratan los aspectos más relevantes, a éste respecto, que pueden ser tenidos en cuenta a la hora de establecer la normativa por parte de este Plan Especial. De interés es el estudio del borde urbano-portuario, delimitado por una valla (característica común a muchos puertos) y los espacios que se sitúan junto a él, el propio el paisaje portuario, percibido desde el interior, y por último, la imagen que el puerto proyecta al exterior, tanto a la ciudad como a los ciudadanos. Todos estos aspectos se incluyen en el Plano de Información N° 7.

### V.5.2.1. El borde urbano-portuario

#### V.5.2.1.1. Vías de borde, accesos y edificación urbana

La accesibilidad terrestre, tanto a la ciudad como al puerto, se produce desde la Autovía Marítima, la cual canaliza todo el tráfico generado por ambos. Ésta, dada la localización del ámbito de estudio en una posición de "fondo de saco", tiene carácter perimetral y define el límite del Plan Especial en la parte oeste, hasta el acceso de Belén María. La barrera que supone la Autovía, con una calzada de 4 carriles (2 por sentido), su carácter de vía rápida y su disposición hacen que la conexión entre el puerto y la ciudad se produzca únicamente en los puntos de acceso portuarios tratados con anterioridad. Los puntos de conexión peatonales son, por tanto, los ubicados en la Plaza de Belén María y los que se producen a través de la Plaza de Santa Catalina, hacia el Intercambiador modal de transportes y hacia la Plaza Camilo Martínón Navarro.

La trama urbana residencial próxima, en general, está constituida por edificación en manzana cerrada de altura homogénea. Algunas de las calles del entorno constituyen ejes comerciales y aglutinadores de la propia actividad urbana, como lo es el área de Santa Catalina y su entorno.



#### V.5.2.1.2. Espacios libres en el entorno

Junto al límite oeste del ámbito del Plan Especial, definido por un entorno urbano residencial, se sitúan tres espacios libres públicos que constituyen gran parte de la conexión de éste con el área urbana. Son pequeños parques o plazas, de poca superficie, situados en el borde interior de la Autovía Marítima y desde los que se percibe la edificación y la actividad pesquera y comercial de los muelles de la Dársena interior. De éstos, el que posee más entidad es El Parque del Castillo de La Luz, constituido por espacios ajardinados y áreas estanciales. El castillo fue declarado Monumento Histórico Nacional en 1.941, edificio que en la actualidad alberga un centro cultural y una sala de exposiciones.



Parque del Castillo de La Luz

La Plaza de Belén María, en su conexión con la Plaza Ingeniero Manuel Becerra y la Avenida de Juan Rejón (lugar donde se ubicaba el antiguo acceso al puerto), constituye otro de estos espacios, formado por el boulevard central y el espacio interior de la rotonda, ambos ajardinados. Se encuentra en conexión con la Plaza Juan Bordes Claverie, situada en el interior del puerto.

La calzada de la Plaza Belén María constituye una barrera física debido al importante tráfico que soporta tanto de entrada al puerto y al Cebadal como de salida de los mismos. La posible depresión por debajo del viario permitiría establecer un nexo urbano peatonal más agradable entre puerto y ciudad en esta zona. Así como mejorar e incentivar el uso del transporte público de las paradas de autobús situadas en la Plaza Ingeniero Manuel Becerra.



Espacio formado por Belén María y la Plaza del Ingeniero Manuel Becerra

El tercer espacio queda definido por la superficie existente entre la Autovía Marítima y el trazado reticular del barrio de La Isleta. Es aprovechado al mismo tiempo para establecer las rampas del paso subterráneo que une la Autovía Marítima y la ciudad en esta zona. Dispone de espacios ajardinados en las proximidades del Mercado del Puerto y un tratamiento de pavimento continuo en su proximidad con el Parque del Castillo.

La transparencia de la valla perimetral del puerto en esta zona permite observar la edificación, instalaciones y la actividad desarrollada en los muelles Pesquero y del Refugio. Esta zona portuaria presenta condiciones para establecer una transición entre el Plan Especial "Centro Recreativo y de Negocios de la Base Naval", con un marcado uso Puerto-Ciudad y que en estos momentos se encuentra en redacción, y el presente Plan.



Espacio junto a la Autovía Marítima, posterior al Muelle Pesquero y Muelle del Refugio

### V.5.2.1.3. Cerramiento portuario

El límite físico y administrativo del puerto se presenta materializado en gran parte de la zona de servicio por un cerramiento que define su perímetro. En el ámbito del Plan especial recorre el borde exterior de la Autovía Marítima hasta el acceso de Belén María y continua por el borde exterior de los depósitos de combustible y el Polígono Industrial El Cebadal, hasta llegar al acceso al puerto del área portuaria de La Isleta.

El cerramiento perimetral del puerto presenta un tratamiento diferente según se desarrolle junto al suelo residencial o si se desarrolla en contacto con el área industrial. Así los diversos tratamientos para cada uno de los tramos son:

- El tramo que separa la Dársena Interior de la Autovía Marítima, entre la Plaza de Camilo Martín Navarro y la Plaza de Belén María, esta construido con ladrillo y verja metálica, conformando un cierre más tratado y permeable.
- Entre el acceso al puerto por Belén María y el Polígono Industrial El Cebadal el cerramiento portuario se define por una valla de ladrillo convencional, totalmente opaca, que separa ambos usos industriales. En un tramo intermedio se desarrolla una valla metálica a modo de varandilla que genera una especie de mirador sobre el ámbito portuario. Este tramo se sitúa a la altura del Paseo Reina Lorenzo, al termino de los depósitos de combustible.
- El área de La Isleta no cuenta con un cierre definido y físico. Solamente se encuentra vallado en su acceso por el Cebadal, disponiendo de dos puertas de acceso a la zona de servicio del puerto (una hacia la Cantera de Roque Ceniciento y otro hacia la Península del Nido) permaneciendo el resto sin cerrar aunque de difícil accesibilidad dadas sus condiciones topográficas.

## V.5.2.2. El paisaje portuario

### V.5.2.2.1. Áreas homogéneas

En el puerto pueden distinguirse algunas áreas que presentan una imagen unitaria por estar constituidas por actividades o edificación homogénea. Las más evidentes se han localizado en el plano N° 7 de información, en el que, se diferencian dos áreas con edificación homogénea: el área de depósitos de combustible situados entre el acceso al puerto de Belén María y la Avenida de Las Petrolíferas, cuyos volúmenes mantienen una altura constante, en mayor o menor medida, y el área de almacenes y talleres situados en la parte posterior a la reparación naval, cuyas características comparten las peculiaridades de cualquier pequeño polígono industrial. Por otro lado se diferencian tres grandes playas de almacenamiento de contenedores, una primera localizada en el Muelle León y Castillo, visible desde el frente marítimo del Puerto Deportivo, desde la Playa de las Alcaravaneras y desde el área de Santa Catalina, y otras dos situadas en los muelles Virgen del Pino y Gran Canaria, visibles solo desde el interior del puerto.

### V.5.2.2.2. Hitos visuales e instalaciones portuarias

La actividad portuaria ha sido siempre foco de atención ciudadana incorporándose a la memoria visual de la ciudad. El puerto supone una referencia visual para el observador tanto desde la ciudad como desde el interior del mismo.

La complejidad de tráfico y el movimiento de todo tipo de mercancías hace del puerto de Las Palmas un punto de referencia visual para los habitantes de la ciudad y para los turistas que llegan o parten de ésta en los buques turísticos o en líneas regulares. La llegada a puerto de grandes barcos, tanto de pasajeros, como de mercancías, atrae en numerosas ocasiones a ciudadanos curiosos que buscan el entretenimiento en la observación de las tareas de atraque, carga y descarga de los buques o simplemente en la observación de las naves en sí.

En este contexto, numerosos elementos portuarios, fijos y móviles, se constituyen en hitos visuales para los ciudadanos. Los hitos visuales están constituidos por todo tipo de instalaciones, buques o edificaciones que destacan en el conjunto del paisaje portuario. Grandes buques amarrados en los muelles recortan la silueta de los mismos en la percepción visual desde la ciudad. En no pocas ocasiones aparecen en prensa local noticias con la llegada y partida de los buques para el conocimiento de los ciudadanos. Buques que en algún caso superan los 350 m de eslora.

También la faena pesquera constituye un atractivo tanto la entrada a puerto de los buques como la descarga de mercancía en los muelles. Las Palmas presenta un importante movimiento de este tipo.

En el año 2001 llegaron al puerto dos plataformas petrolíferas de la empresa SEDCO EXPRESS, que han supuesto un hito novedoso en el paisaje portuario. Dadas sus grandes dimensiones, de más de 100 m de altura y 23.000 Tm de peso, junto con la peculiaridad de que hayan sido dos las torres amarradas con estancia en puerto prolongada, han proporcionado un hito visual relevante en el frente marítimo de la ciudad durante unos meses.



Torres petrolíferas amarradas en el Dique Reina Sofía, año 2001.

Las propias instalaciones e infraestructuras portuarias constituyen también hitos visuales. Así las grandes grúas Portainer destinadas a contenedores de entre 20 y 40 m de altura, son visibles desde numerosos puntos del interior del puerto y desde el frente costero urbano. Los silos de graneles sólidos (cemento y cereal) por su altura significativa y por su aspecto exterior se pueden incluir en este grupo. Por último encontramos alguna instalación singular, el depósito de agua ubicado en el extremo sur del Muelle Pesquero.



Grúas Portainer del Muelle León y Castillo



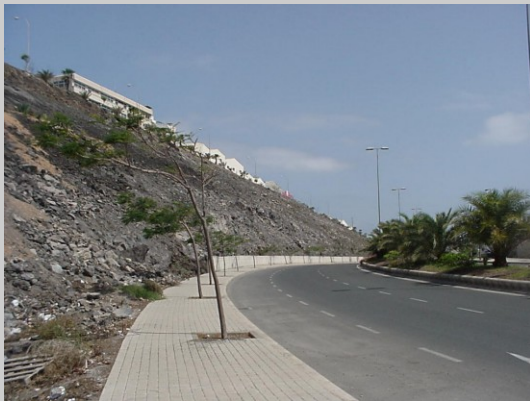
Silo de cemento situado en el Muelle León y Castillo

#### V.5.2.2.4. Topografía

Dada la casi total construcción del puerto sobre terrenos ganados al mar, éste supone una plataforma horizontal constante. Únicamente su orografía se ve alterada al norte, tanto en su perímetro con La Isleta, como en los terrenos que pertenecen al puerto dentro de la misma.

El límite con el Polígono Industrial El Cebadal se produce en el borde exterior del Paseo Hermanos Reina Lorenzo el cual presenta una mayor altura que la plataforma portuaria inferior que permanece horizontal hasta la alineación paralela que suponen la calle Guinchete y su continuidad por la Avenida de Las Petrolíferas al norte. El talud que se produce presenta un desnivel de entre un 40 % y un 60 % en casi la totalidad de su desarrollo y un desnivel máximo de 33 metros, generando una barrera visual y topográfica de separación entre el puerto y el exterior.

Los terrenos portuarios de Roque Ceniciento, al pertenecer al tómbolo de origen volcánico de La Isleta, presentan una desnivel ascendente hasta alcanzar los 90 m de altitud en el punto más alto del área portuaria (parte suroeste de estos terrenos) y con un relieve heterogéneo con áreas de grandes desniveles. La costa presenta una forma recortada con acantilados, roques y pequeñas penínsulas formadas por la abrasión del mar.



Límite topográfico con El Cebadal, desde  
Avda. Las Petrolíferas



Terrenos portuarios en La Isleta

### V.5.2.3. La percepción urbana del puerto

El valor y el carácter ambiental que ha ido adquiriendo en los últimos años el litoral marítimo y la línea de costa ha influido directamente en la percepción urbana del puerto. El puerto, en muchos casos, pertenece ya a la memoria visual de algunas ciudades, como es el caso de Las Palmas, y es a través de este desde donde se puede observar el alzado marítimo-urbano en su totalidad.

El Puerto de La Luz y Las Palmas es un referente desde cualquier parte del este de la ciudad. Desde las terrazas altas de la misma (barrios de Rehoyas y Escaleritas) donde la visión sobre la Bahía de La Luz es completa, disfrutando de amplias panorámicas sobre el puerto, así como, desde el Paseo Marítimo que recorre el borde externo de la Autovía Marítima, desde el Puerto Deportivo y el área de Santa Catalina (que constituye uno de los lugares más emblemáticos de la ciudad). Es, además la puerta de entrada a la ciudad por numerosas personas que llegan en barco a la misma.

#### V.5.2.3.1. Puntos panorámicos

En el plano de Información N°7 se han situado las perspectivas visuales que se obtienen desde los principales espacios del borde marítimo este de la ciudad. Siempre contando solamente con la percepción exterior del ámbito objeto de estudio. Se han elegido estos lugares, bien por ser lugares de fácil acceso por los ciudadanos, bien por abarcar zonas más extensas de la fachada portuaria.

Los lugares estudiados han sido los siguientes:

- Imagen percibida desde el Puerto Deportivo.
- Playa de Las Alcaravaneras, en dos puntos.
- Desde la cafetería situada en lo alto del hotel Bardinós.
- Desde los espacios libres y residencia del entorno posterior al Muelle del Refugio.
- La percepción del puerto exterior desde el Polígono Industrial El Cebadal.

#### V.5.2.3.2. Áreas visibles. Percepción de los muelles

Cabe diferenciar la imagen portuaria que se observa desde la ciudad de la que se obtiene a través de la entrada por mar a las terminales marítimas. Aspectos que se han tenido en cuenta en el desarrollo de este análisis (contenido en el Plano de Información Nº 7), con el fin de establecer aquellos frentes portuarios más delicados y con mayor grado de impacto visual en el borde urbano-marítimo. Así, las áreas más visibles se han diferenciado en dos grupos, la percepción visual terrestre y la percepción visual desde la lámina de agua. En ambos se han establecido dos niveles, un primer nivel, para las zonas cuya percepción es más directa y frontal, y un segundo nivel para aquellas zonas que no se perciben frontalmente o que se sitúan algo más alejadas.

En cuanto a la percepción visual desde tierra, desde los espacios externos al límite de este Plan Especial, los frentes de muelles con mayor relevancia visual son el Muelle Pesquero Poniente y Sur, la mitad sur del Muelle Grande Poniente y la casi totalidad del Muelle León y Castillo, franja correspondiente al frente construido y al almacenaje de contenedores. Los frentes con menor grado de importancia visual están constituidos por la mitad norte del Muelle Grande Poniente y la parte norte, correspondiente a almacenaje de ro-ro, del Muelle León y Castillo.

El Puerto de Las Palmas supone un importante foco de entrada de personas a la isla por mar, con unas cifras próximas a los 800.000 pasajeros/año. De ahí que la primera referencia visual de la ciudad se obtenga desde el puerto. La percepción visual desde la lámina de agua es más relevante en los muelles Primo de Rivera, mitad norte del León y Castillo, Refugio, en los frentes sur de los Muelles Pesquero, Grande y en la infraestructura de abrigo sureste del León y Castillo, clasificándolos con nivel I. Y, con menor incidencia, Nivel II, el extremo sur del Dique Reina Sofía, la mitad sur del Muelle León y Castillo y el Muelle Pesquero Poniente.



### V.5.2.3.3. Percepción visual de la lámina de agua

El alcance y dominio visual para un observador situado en el frente marítimo, sobre la lámina de agua y el horizonte, supone una recreación visual. Para tener unas referencias sobre ello, se han computado las distancias existentes entre los lugares más singulares de uso ciudadano del frente urbano-portuario hasta los muelles que delimitan el horizonte visual, momento en el cual la visión es interrumpida por los muelles e instalaciones portuarias.

Vemos como desde el Muelle de Santa Catalina se establecen las distancias más cortas, 160 m para la observación hacia el Muelle Pesquero y 240 m para la observación hacia el Muelle Grande. En cambio las relativas al Muelle León y Castillo son bastante mayores. La distancia desde Santa Catalina es de 500 m, siendo las obtenidas desde el puerto deportivo mayores de 700 m y de 1.140 m desde la Playa de Las Alcaravaneras.

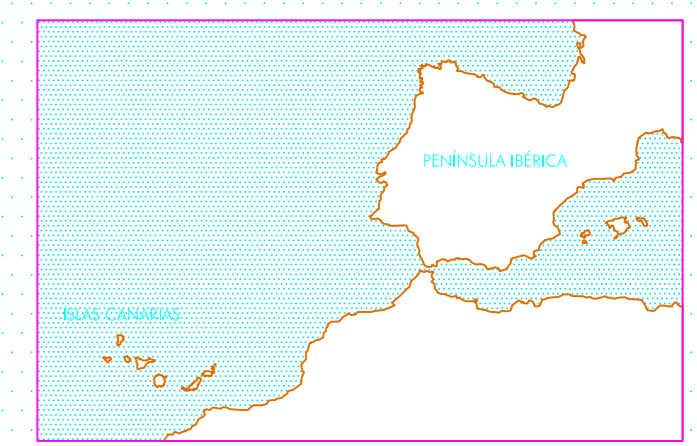
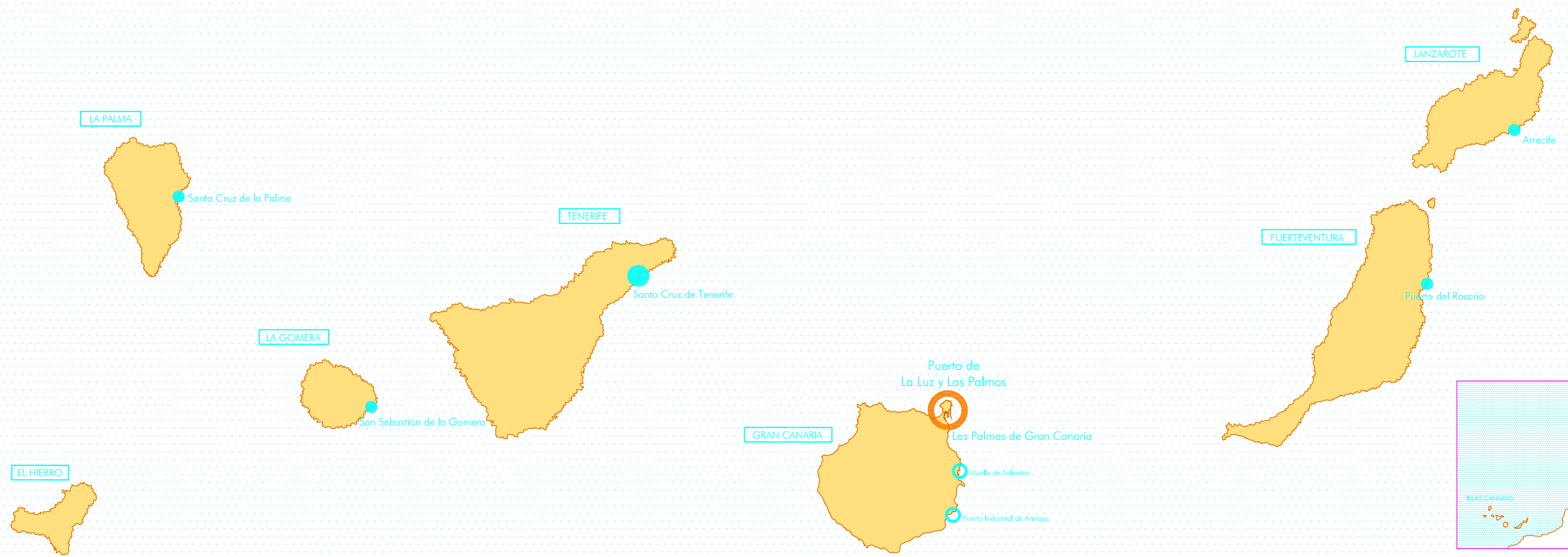
El Dique de Santa Catalina supone ya un referente más alejado en el horizonte situándose a una distancia de 1.750 m del Paseo Marítimo que discurre junto a la Autovía Marítima y a 1.920 m del puerto deportivo.

### V.4.3.. Síntesis y conclusiones

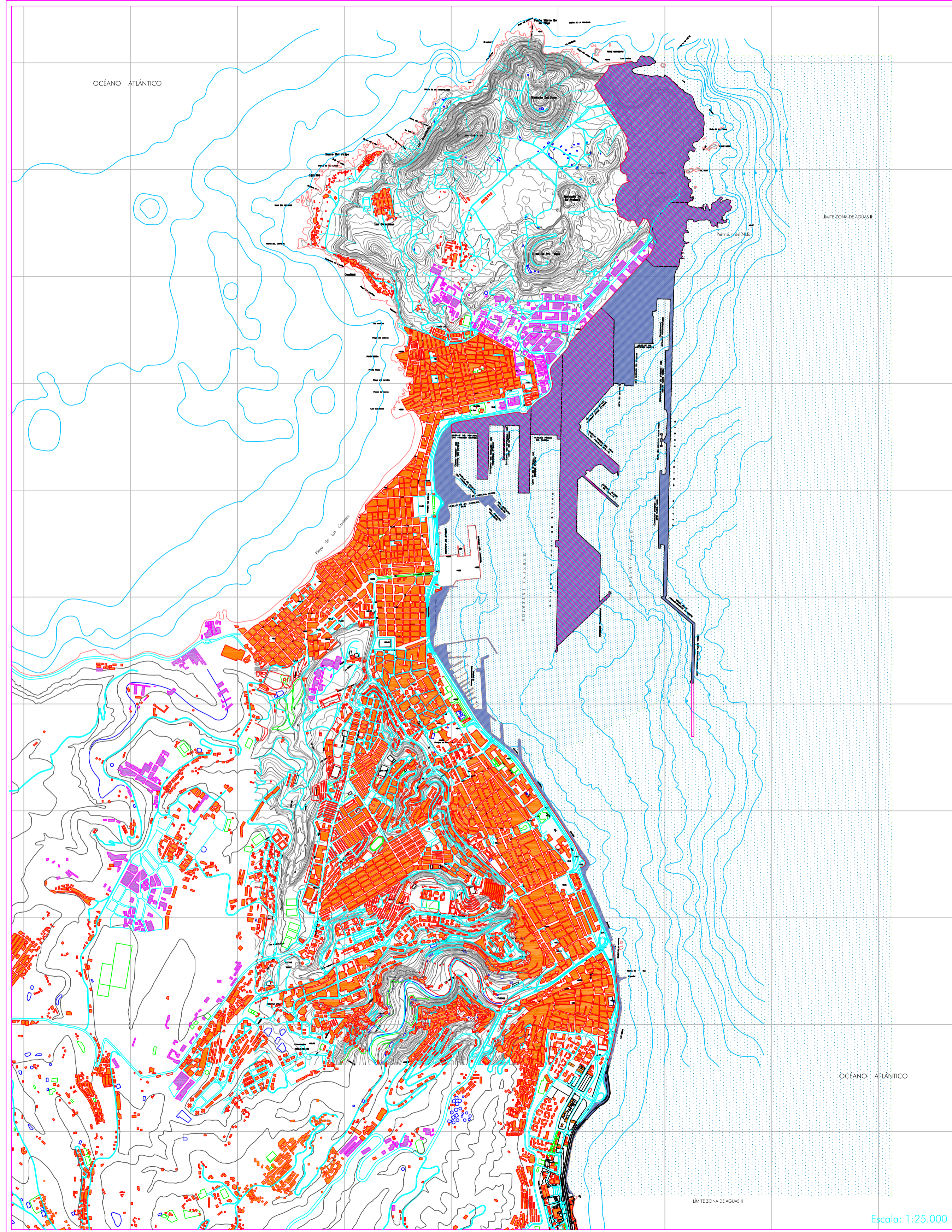
<p>El borde urbano-portuario:</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Constituye el límite oeste con una longitud total de 896 m, lo que supone un 17 % del total del entorno.</li><li>• En la mayor parte de este borde se desarrollan espacios libres ajardinados. Ubicados entre la trama reticular residencial y la Autovía Marítima.</li><li>• El recinto portuario controlado dispone de un cerramiento perimetral. Este cerramiento presenta un tratamiento más cuidado y más permeable visualmente en el tramo que se desarrolla junto a la Autovía Marítima.</li></ul>
<p>El paisaje portuario:</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• En general, para el ámbito de estudio, esta estrechamente ligado a la actividad portuaria comercial desarrollada.</li><li>• Amplias superficies se encuentran ocupadas por playas de contenedores, que en el caso del Muelle León y Castillo son visibles desde el borde urbano marítimo.</li><li>• El límite portuario en contacto con El Cebadal y los terrenos portuarios de La Isleta presentan una topografía relevante.</li></ul>
<p>La percepción urbana del puerto:</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• El puerto deportivo y la playa de Las alcaravaneras son las zonas desde las cuales se perciben las panorámicas más completas del puerto.</li><li>• Los frentes de muelle con mayor grado de visibilidad, tanto urbana-terrestre, como de entrada y salida marítima a la ciudad, son los del muelle Pesquero, Muelle Grande y León y Castillo.</li></ul>

## VI. PLANOS DE INFORMACIÓN

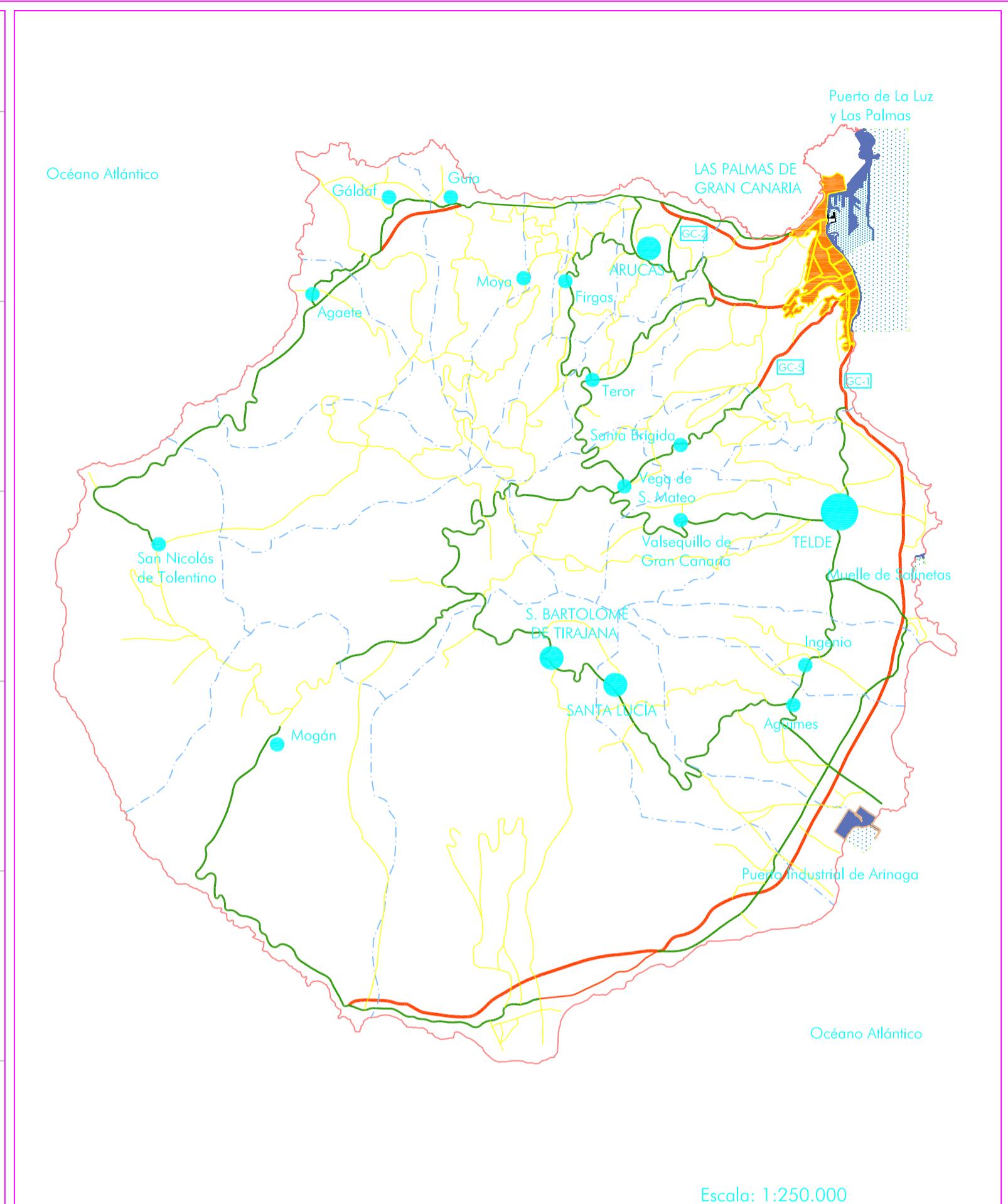




	 <p><b>Puertos de Las Palmas</b> Autoridad Portuaria de Las Palmas</p>
<p>INSTITUTO JUAN DE HERRERA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID</p>	<p>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (OAS-04 Y OAS-05) APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL</p> <p>PLANOS DE INFORMACIÓN</p>
<p>FECHA: 30 MARZO 2007</p>	
<p>ESCALA: 1:1.000.000</p> 	<p>TÍTULO DEL PLANO: <b>SITUACIÓN</b></p> <p>PLANO Nº: <b>1</b></p>

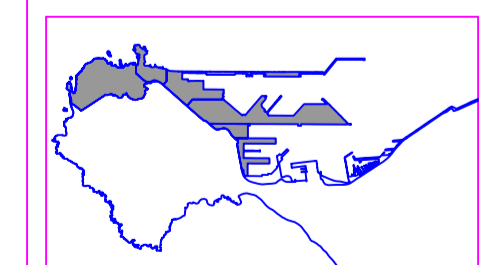


Escala: 1:25.000



Escala: 1:250.000

ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS	
	ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
LIMITE DEL PLAN ESPECIAL	
	LIMITE
	AMBITO DEL PLAN ESPECIAL
ZONAS DE AGUAS DEL PUERTO	
	LIMITES
	INTERIOR
	EXTERIOR

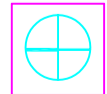


**Puertos de Las Palmas**  
 Autoridad Portuaria de Las Palmas

INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
 UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL  
 PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (OAS-04 Y OAS-05)  
 APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL

FECHA: 30 MARZO 2007

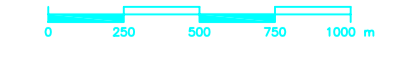


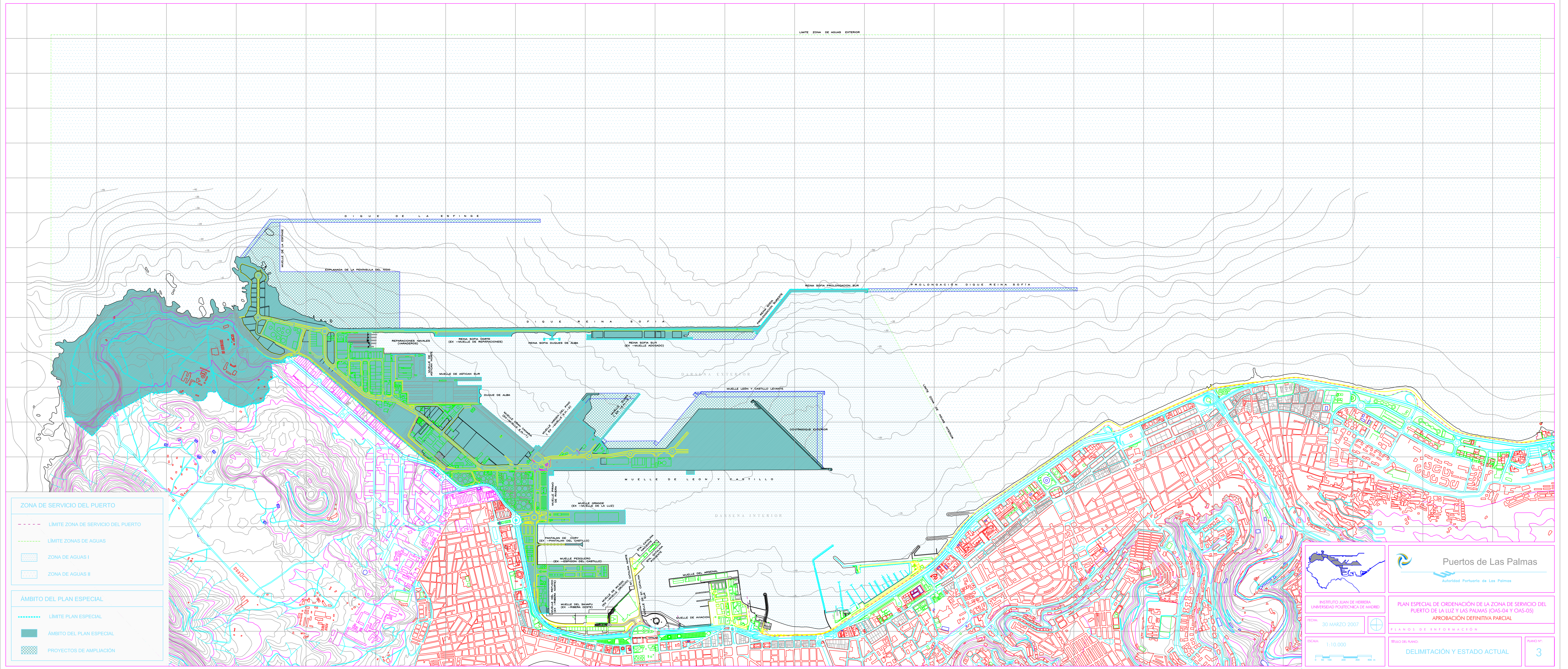
PLANOS DE INFORMACIÓN

ESCALA: 1:25.000

TÍTULO DEL PLANO:  
**ENCAJE TERRITORIAL Y URBANO**

PLANO Nº:  
**2**





**ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO**

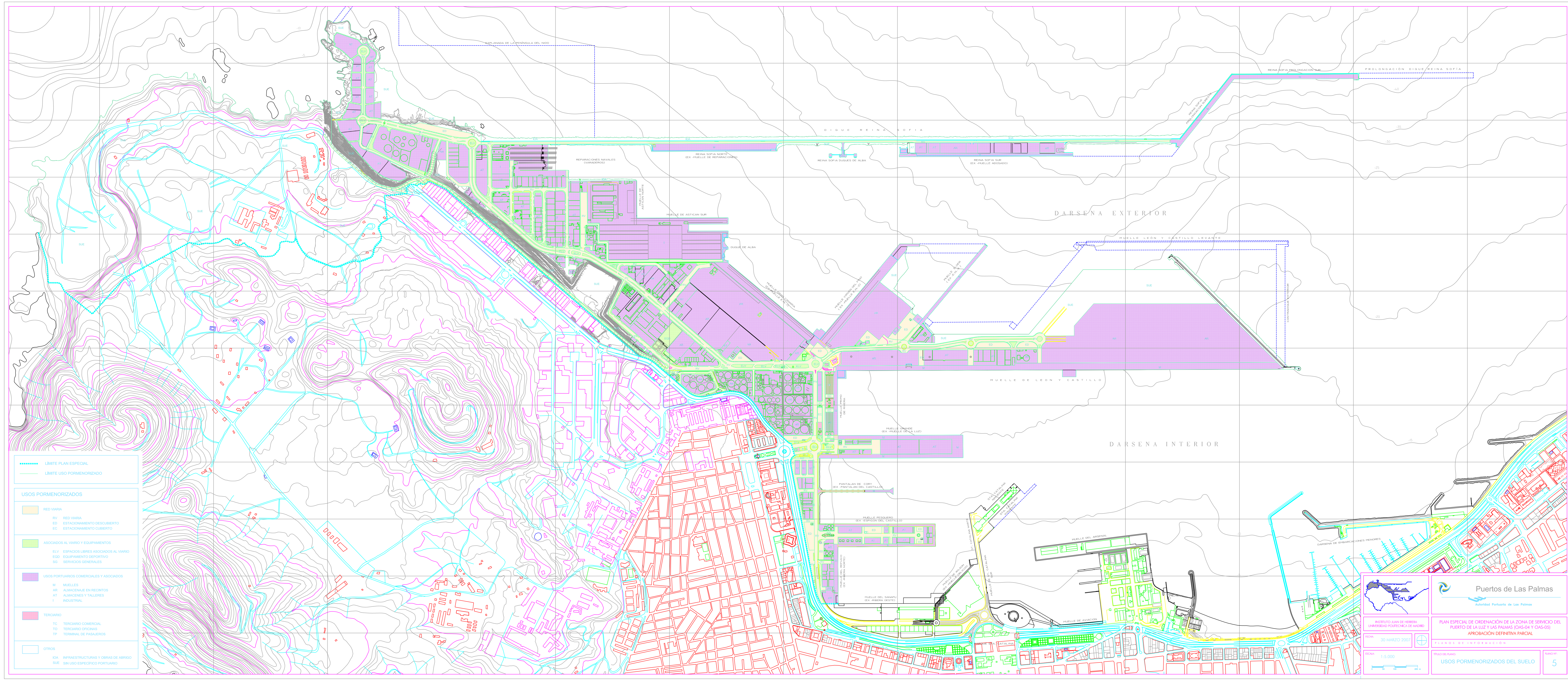
- LÍMITE ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO
- LÍMITE ZONAS DE AGUAS
- ZONA DE AGUAS I
- ZONA DE AGUAS II

**AMBITO DEL PLAN ESPECIAL**

- ..... LÍMITE PLAN ESPECIAL
- AMBITO DEL PLAN ESPECIAL
- PROYECTOS DE AMPLIACIÓN

 <p><b>Puertos de Las Palmas</b> Autoridad Puertuaria de Las Palmas</p>	
<p>INSTITUTO ALBA DE INGENIERIA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID</p>	
<p>FECHA: 30 MARZO 2007</p>	
<p>ESCALA: 1:10.000</p>	
<p>PLANO DE INFORMACIÓN</p>	
<p>TÍTULO DEL PLANO: DELIMITACIÓN Y ESTADO ACTUAL</p>	<p>NÚMERO: 3</p>





.....	LÍMITE PLAN ESPECIAL
.....	LÍMITE USO PORMENORIZADO
<b>USOS PORMENORIZADOS</b>	
RED URBANA	RED URBANA
ED	ESTACIONAMIENTO DESCUBIERTO
EC	ESTACIONAMIENTO CUBIERTO
<b>ASOCIADOS AL USUARIO Y EQUIPAMIENTOS</b>	
ESV	ESPACIOS LIBRES ASOCIADOS AL USUARIO
ESD	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
ESG	SERVICIOS GENERALES
<b>USOS PORTUARIOS COMERCIALES Y ASOCIADOS</b>	
M	MUELDES
AR	ALMACENES EN RECINTOS
AT	ALMACENES Y TALLERES INDUSTRIAL
<b>TERCARIO</b>	
TC	TERCARIO COMERCIAL
TO	TERCARIO OFICINAS
TP	TERMINAL DE PASAJEROS
<b>OTROS</b>	
IDA	INFRAESTRUCTURAS Y OBRAS DE ARRIBA
SUE	SIN USO ESPECÍFICO PORTUARIO

INSTITUTO JAUME TORRES  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

FECHA: 30 MARZO 2007

ESCALA: 1:5.000

**Puertos de Las Palmas**  
Autoridad Portuaria de Las Palmas

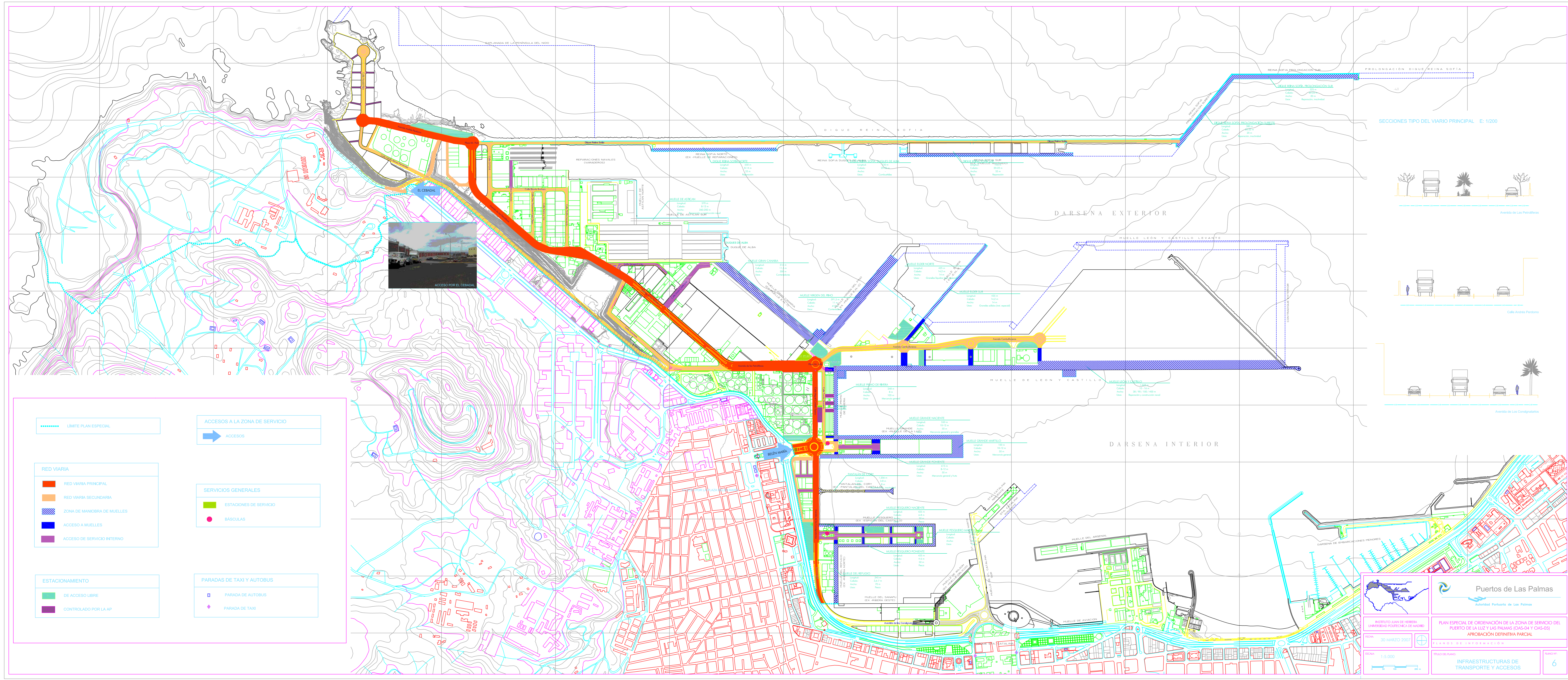
**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS (ZSA Y ZSA-OS)**  
APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL

PLANO DE INFORMACIÓN

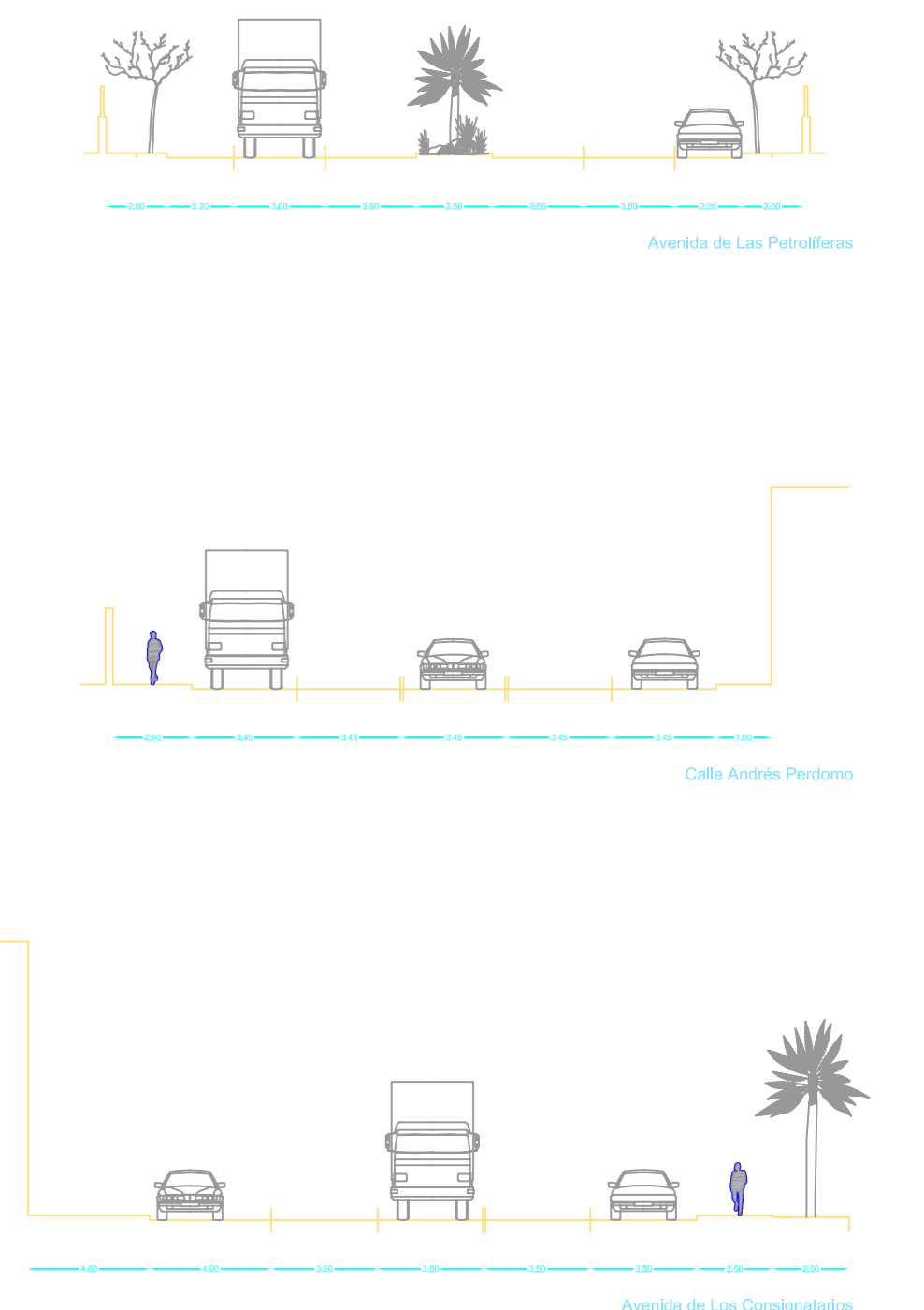
HOJA Nº: 5

USOS PORMENORIZADOS DEL SUELO



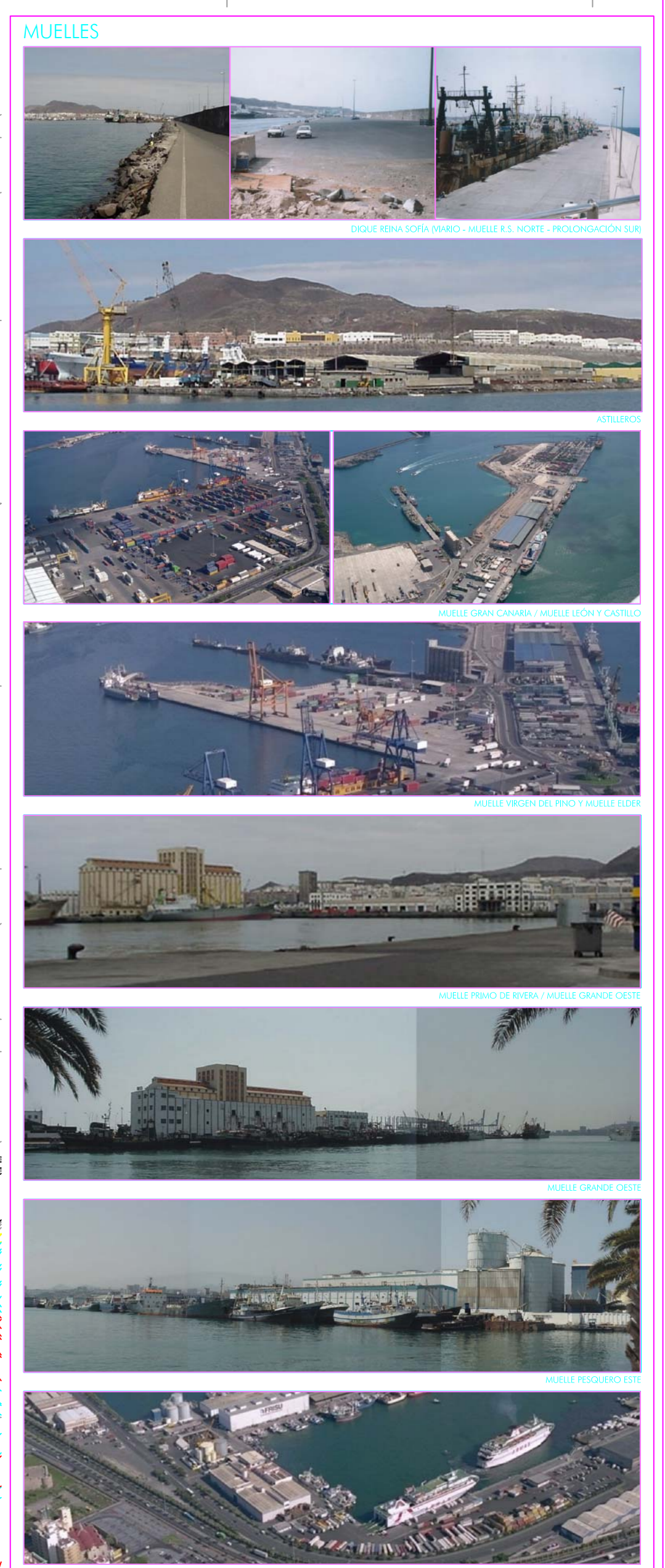
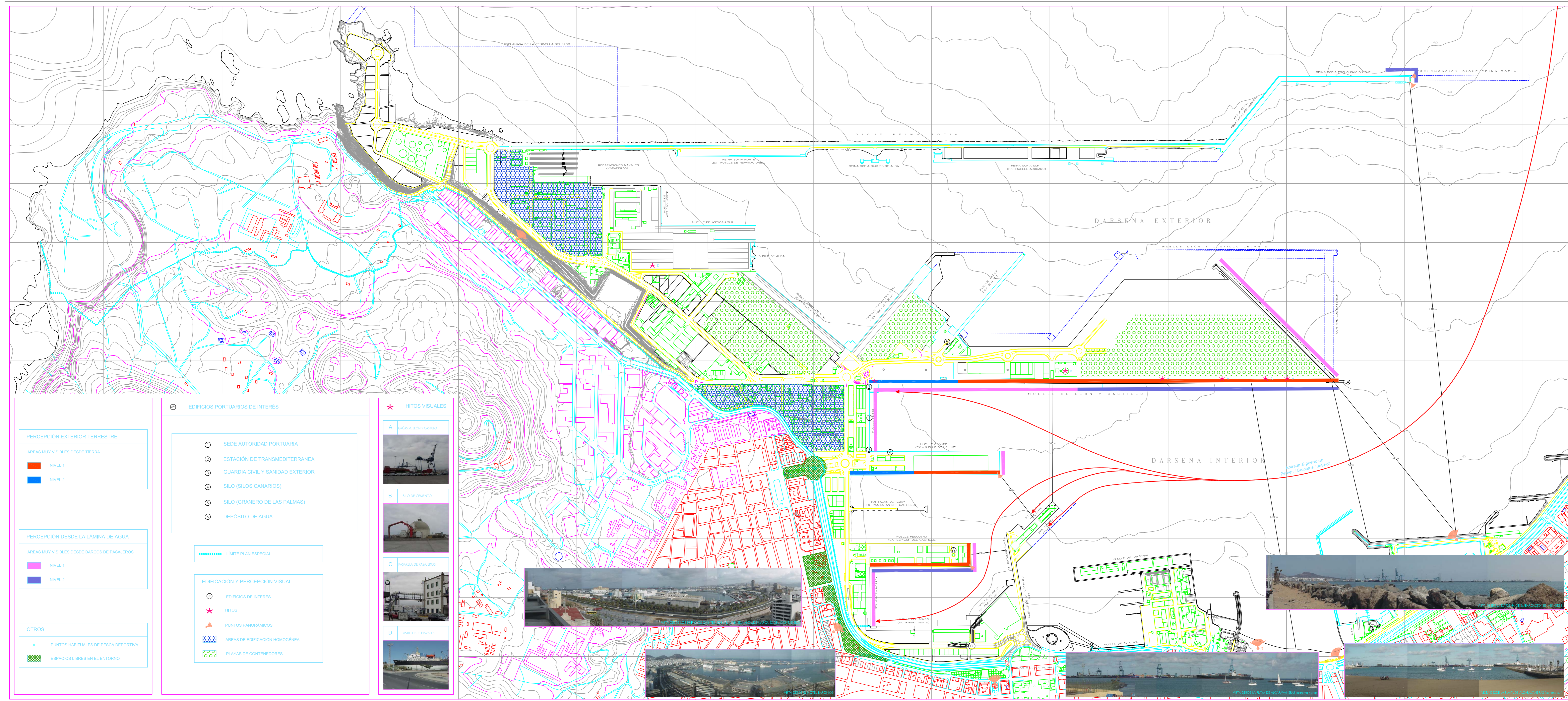


SECCIONES TIPO DEL VIARIO PRINCIPAL E: 1/200



<p>..... LÍMITE PLAN ESPECIAL</p>	<p>ACCESOS A LA ZONA DE SERVICIO</p> <p>➔ ACCESOS</p>
<p><b>RED VIARIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>RED VIARIA PRINCIPAL</li> <li>RED VIARIA SECUNDARIA</li> <li>ZONA DE MANIOBRA DE MUELLES</li> <li>ACCESO A MUELLES</li> <li>ACCESO DE SERVICIO INTERNO</li> </ul>	<p><b>SERVICIOS GENERALES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ESTACIONES DE SERVICIO</li> <li>BÁSCULAS</li> </ul>
<p><b>ESTACIONAMIENTO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>DE ACCESO LIBRE</li> <li>CONTROLADO POR LA AP</li> </ul>	<p><b>PARADAS DE TAXI Y AUTOBUS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>PARADA DE AUTOBUS</li> <li>PARADA DE TAXI</li> </ul>

<p>Puertos de Las Palmas Autoridad Puertuaria de Las Palmas</p>	<p>INSTITUTO JAUME TORRES UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID</p> <p>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS (CAS-04) Y (CAS-05)</p> <p>FECHA: 30 MARZO 2007</p> <p>ESCALA: 1:5.000</p> <p>PLANO DE INFORMACIÓN</p> <p>INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y ACCESOS</p>
	<p>6</p>



**PERCEPCIÓN EXTERIOR TERRESTRE**

ÁREAS MUY VISIBLES DESDE TIERRA

- NIVEL 1
- NIVEL 2

**PERCEPCIÓN DESDE LA LÁMINA DE AGUA**

ÁREAS MUY VISIBLES DESDE BARCOS DE PASAJEROS

- NIVEL 1
- NIVEL 2

**OTROS**

- PUNTOS HABITUALES DE PESCA DEPORTIVA
- ESPACIOS LIBRES EN EL ENTORNO

**EDIFICIOS PORTUARIOS DE INTERÉS**

- SEDE AUTORIDAD PORTUARIA
- ESTACIÓN DE TRANSMEDITERRANEA
- GUARDIA CIVIL Y SANIDAD EXTERIOR
- SILO (SILOS CANARIOS)
- SILO (GRANERO DE LAS PALMAS)
- DEPÓSITO DE AGUA

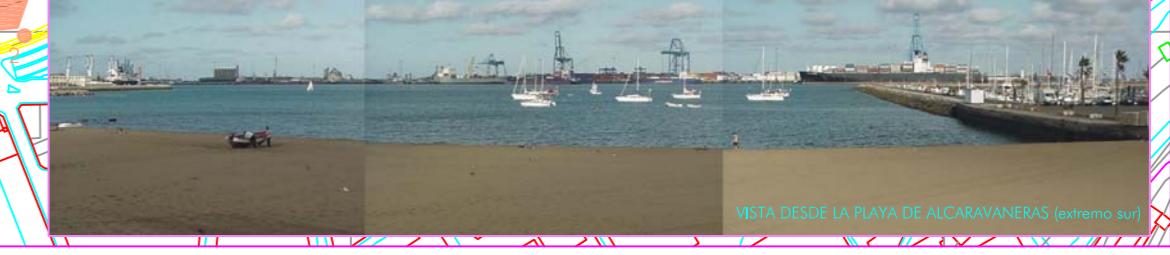
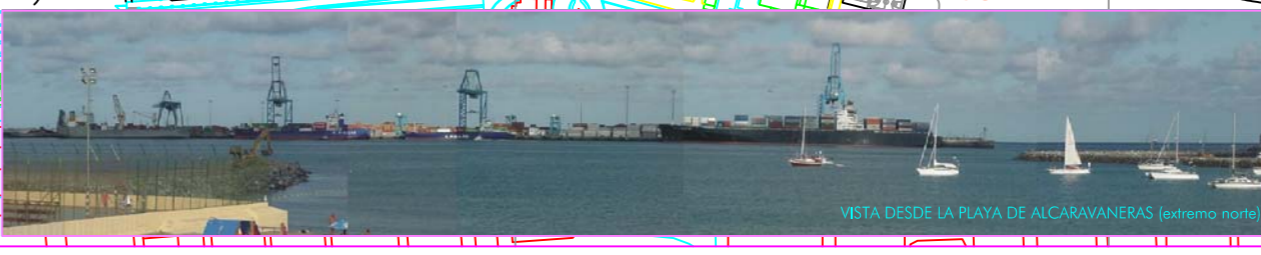
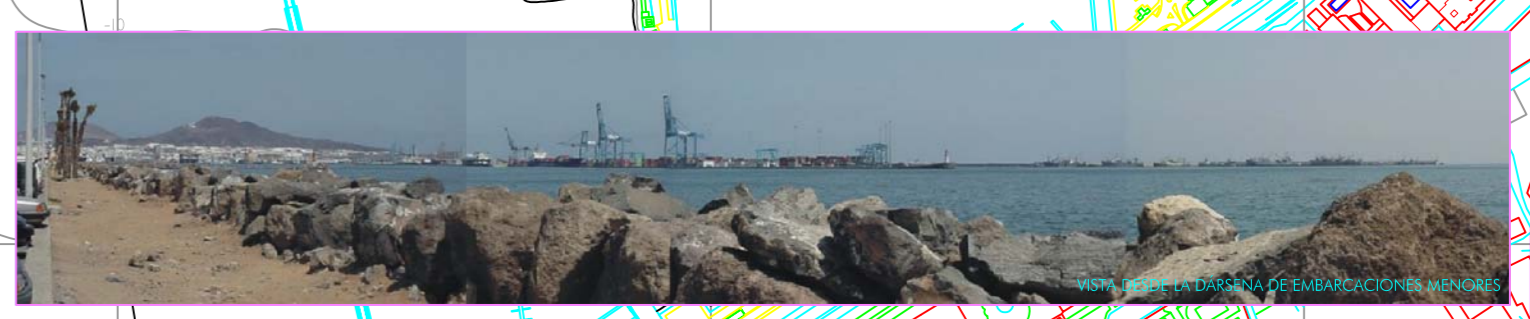
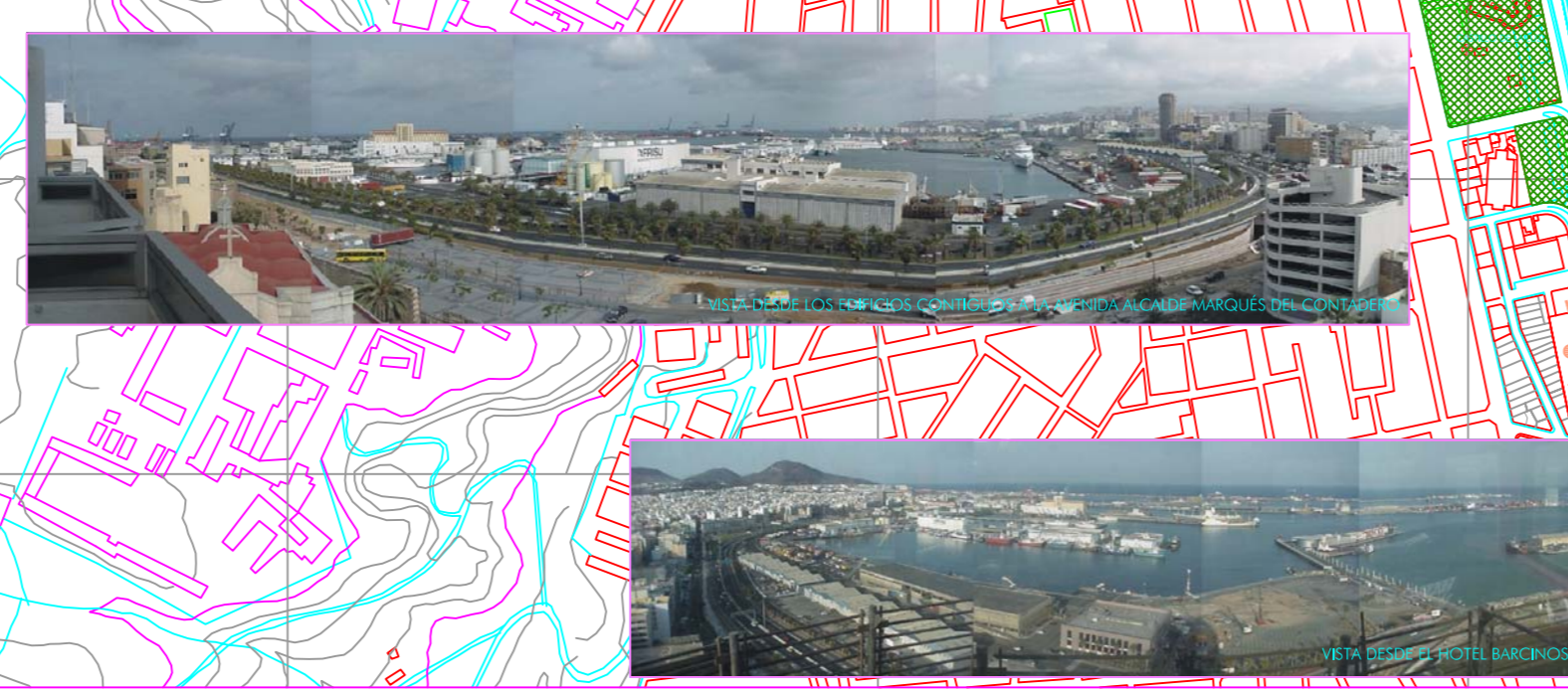
**HITOS VISUALES**

- SEDE AUTORIDAD PORTUARIA
- ESTACIÓN DE TRANSMEDITERRANEA
- GUARDIA CIVIL Y SANIDAD EXTERIOR
- SILO (SILOS CANARIOS)
- SILO (GRANERO DE LAS PALMAS)
- DEPÓSITO DE AGUA

**EDIFICACIÓN Y PERCEPCIÓN VISUAL**

- EDIFICIOS DE INTERÉS
- HITOS
- PUNTOS PANORÁMICOS
- ÁREAS DE EDIFICACIÓN HOMOGÉNEA
- PLAYAS DE CONTENEDORES

**LÍMITE PLAN ESPECIAL**



**Puertos de Las Palmas**

INSTITUTO JUAN DE HEREDIA  
UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID

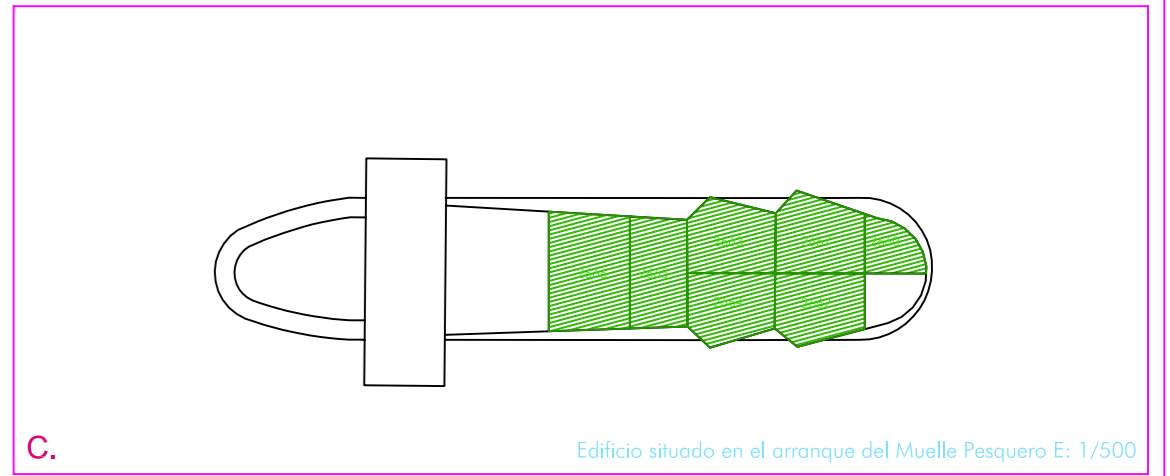
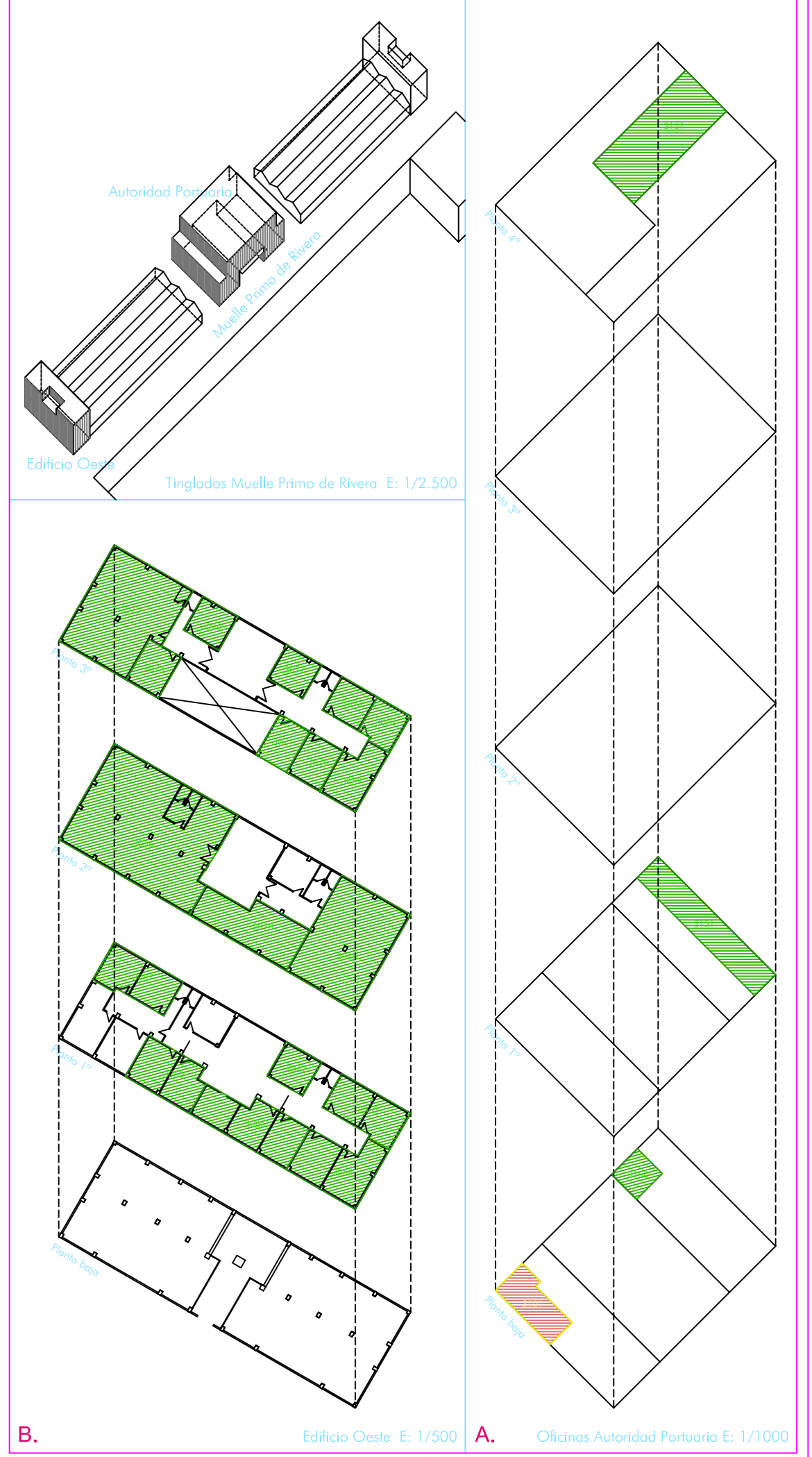
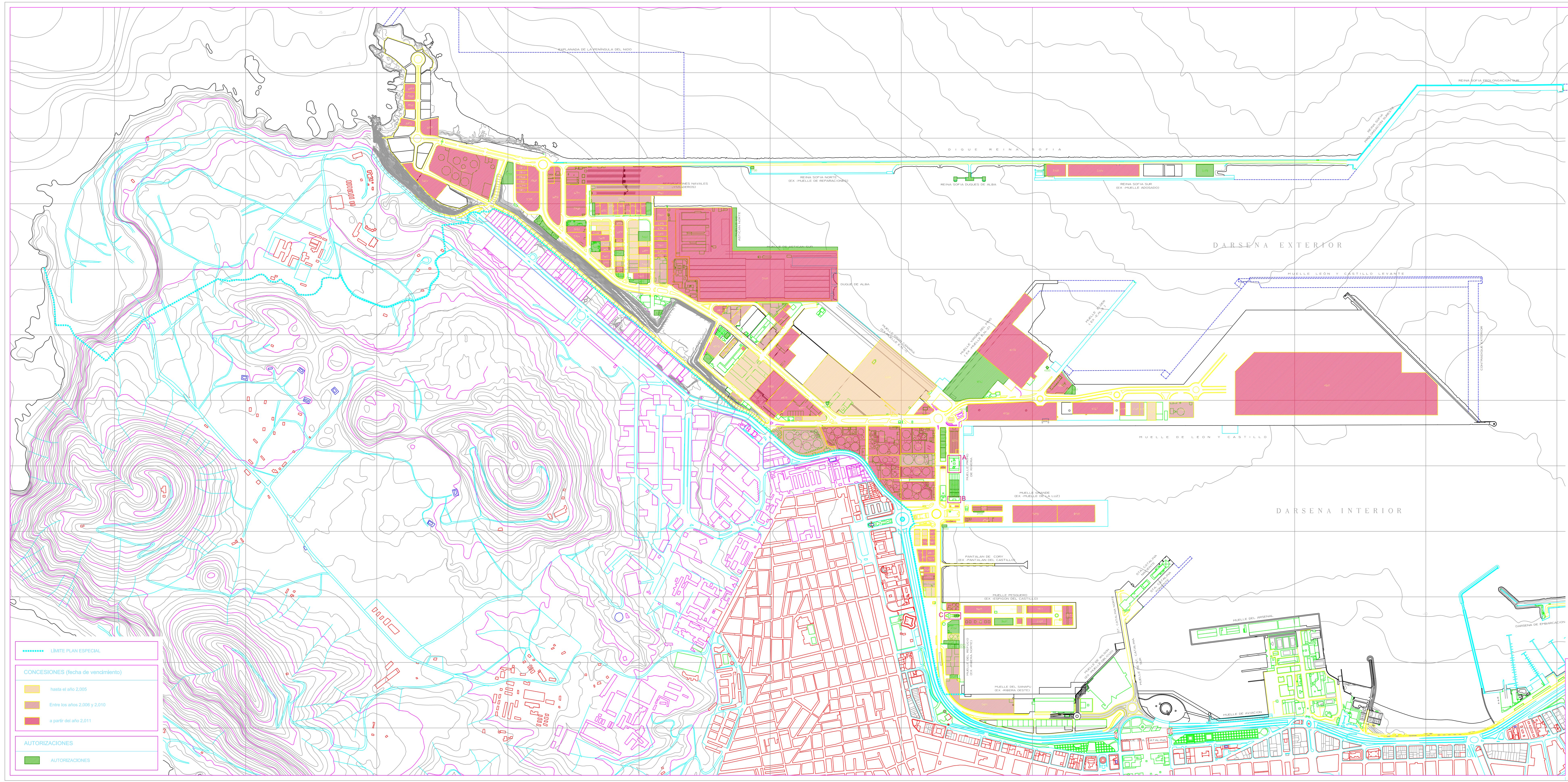
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS (ZONA DE SERVICIO Y ZONA DE SERVICIO)

APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL


PLANO DE INFORMACIÓN

PAISAJE PORTUARIO Y PERCEPCIÓN URBANA DEL PUERTO

7



<p><b>Puertos de Las Palmas</b> Autoridad Portuaria de Las Palmas</p>	
<p>INSTITUTO LUSO DE ESTUDIOS URBANÍSTICOS Y TERRITORIALES</p> <p>FECHA: 30 MARZO 2007</p> <p>ESCALA: 1:5.000</p>	<p><b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS (CASAS Y CAS-DS)</b></p> <p>APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL</p> <p>PLANO DE INFORMACIÓN</p> <p>Hoja de Plano: <b>8</b></p>



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN  
DE LA ZONA DE SERVICIO DEL  
PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS

(OAS-04 y OAS-05)

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
INSTITUTO JUAN DE HERRERA

*APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL  
ACUERDO PLENARIO 30 DE MARZO DE 2007*

**ORDENACIÓN**

## INDICE DEL DOCUMENTO DE ORDENACIÓN (Tomo I)

	<i>Pag.</i>
<b>I. MEMORIA DE LA ORDENACIÓN</b>	
I.1. INTRODUCCIÓN.	4
1.1. Antecedentes	5
1.2. Alcance del Plan Especial	6
A. <i>Contenido del Plan especial, de acuerdo con lo establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado</i>	6
B. <i>Ambito Territorial del Plan Especial</i>	10
C. <i>Elaboración y tramitación del Plan Especial</i>	11
C.1.- <i>Aprobación Inicial.</i>	12
C.2.- <i>Aprobación Provisional.</i>	12
1.3. Estructura del documento	11
1.4. Equipo redactor	12
I.2. BASES PARA LA ORDENACIÓN	14
2.1. Síntesis de conclusiones del análisis	15
2.1.1. Problemas y potencialidades de la zona de servicio	15
2.1.2. Situación y tendencias de la actividad portuaria	18
2.1.3. Estimación de la demanda de suelo	20
2.2. Exigencias del entorno	23
2.2.1. Gestión del tráfico generado por el puerto	25
2.2.2. Exigencias paisajísticas	31
2.2.3. Exigencias ambientales y de seguridad	33
I.3. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL	35
3.1. Objetivos generales	36
3.2. Objetivos concretos	36
I.4. ORDENACIÓN ADOPTADA	39
4.1. Instrumentos de ordenación	40
4.2. Esquema director	44
4.3. Calificación del suelo	55
4.3.1. Red viaria y equipamientos	55
4.3.2. Normativa	57
4.3.3. Cumplimiento del Plan General de Las Palmas	61
4.3.4. Cumplimiento del Decreto 35/1995 sobre contenido ambiental	63
4.3.4.1. Consideraciones generales	63
4.3.4.2. Cumplimiento del Decreto	67
<b>II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO</b>	
II.1. INVENTARIO DE ACTUACIONES	83
1.1. Actuaciones previstas	85



II.2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN	87
2.1. Asignación de actuaciones	88
2.2. Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria	90
II.3. EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS	92
<b>III.- NORMAS URBANISTICAS</b>	
TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES	96
Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial	97
Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución	101
TÍTULO I: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL	105
Capítulo Primero: Ordenación del suelo	106
Capítulo Segundo: Esquema Director	106
Sección 1ª: Áreas funcionales	107
Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte	110
Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares	110
Capítulo Tercero: Calificación del Suelo	111
Capítulo Cuarto: Edificios protegidos	112
TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA DE NORMATIVA	114
<b>IV. PLANOS DE ORDENACIÓN</b>	
PLANO Nº. 1: ESQUEMA DIRECTOR	
PLANO Nº. 2: RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS	
PLANO Nº. 3: ÁREAS DE NORMATIVA	



## I. MEMORIA DE LA ORDENACIÓN



## I.1. INTRODUCCIÓN





### I.1.1. Antecedentes

El presente documento constituye el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Las Palmas, incluido en los ámbitos OAS-04 y OAS-05, del Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas, que se ha redactado mediante un Convenio suscrito entre la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el Instituto Juan de Herrera, de la Escuela de Arquitectura de Madrid.

La redacción de un Plan Especial para ordenar la zona de servicio del puerto de Las Palmas ha sido un objetivo permanente de la Autoridad Portuaria en los últimos años, en orden a concertar con las autoridades urbanísticas la solución a los problemas de encaje puerto-ciudad y contar con un instrumento que regule y precise las determinaciones urbanísticas y los procesos administrativos adecuados para llevarlas a la práctica.

En esta línea, en 1993, se redactó y aprobó definitivamente (3 de mayo) un Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio, que ha permitido, durante nueve años, resolver de forma eficiente (sólo 4 modificaciones puntuales en esos años) la dinámica urbanística del puerto.

Sin embargo, los años transcurridos y el nuevo marco urbanístico y legal que ha introducido la aprobación del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (acuerdo del Pleno del Excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria de 23 de diciembre de 2003, y posterior de 29 de abril de 2004), del Plan General de Ordenación Urbana (BOC, de 4 de abril de 2001) y del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Las Palmas (1 de agosto de 2001) exigen una actualización de los contenidos y ámbito del Plan Especial.

En el Plan insular de Ordenación de Gran Canaria se establecen una serie de Planes Territoriales Parciales que afectan a los terrenos ocupados por la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas:

- PTP1. Litoral de Levante de Las Palmas de Gran Canaria que se prolonga por la costa de levante de la ciudad entre el límite sur de la Base Naval y el límite sur de la Playa de La Laja.



- PTP2. Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria que ocupa terrenos portuarios y urbanos entre el lado naciente del Muelle Grande y el límite sur de la Base Naval.

En cuanto a lo que se refiere a los ámbitos y funciones que el Plan General establece, dentro de la zona de servicio, cuatro unidades para desarrollarse mediante planes especiales:

- La OAS-4, denominada "Zona de servicio del puerto de La Luz y Las Palmas".
- La OAS-5, denominada "Zona de actividades logísticas del puerto de La Luz y Las Palmas".
- La OAS-6, denominada "Centro recreativo y de negocios en la Base Naval".
- La OAS-7, denominada "Frente Marítimo de Levante".

A las dos primeras se les asigna una función específicamente portuaria, mientras en las dos últimas, el Plan General introduce actividades comerciales y de ocio, asociadas a las portuarias compatibles con ellas.

A efectos operativos, dada la estrecha relación funcional que existirá entre ellos y la necesidad de planificar conjuntamente los accesos y las vías principales, la Autoridad Portuaria ha optado por tramitar conjuntamente, dentro de un mismo Plan Especial, los dos ámbitos de la zona de servicio comprendidos dentro de las unidades OAS-04 y OAS-05, mientras las dos restantes son susceptibles de una ordenación autónoma.

Así mismo, se produce un solapamiento de los Planes Territoriales Parciales establecidos por el Plan Insular y los OAS establecidos por el Plan General.

Así, las OAS 04 y 06 se verán afectadas por el PTP2 y el OAS 07 se verá afectado por el PTP1.

Por su parte, el Plan de Utilización, un documento promovido por Autoridad Portuaria y aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento, establece un esquema general de asignación de usos a la zona de servicio, es decir, una idea de la estructura funcional del



puerto, en la que se plasman los objetivos de la Autoridad Portuaria, y delimita la ampliación de la zona de servicio en el área de Roque Ceniciento, en La Isleta.

Estos documentos constituyen, sin duda, las bases de partida del presente Plan Especial, que deberá concretarlas mediante una ordenación acorde con las exigencias portuarias y su entorno urbano.

### **I.1.2.- Alcance del Plan Especial**

#### **A.- El contenido de los Planes Especiales, de acuerdo con lo establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado**

El contenido básico de la Ley, que debe respetar en todo caso el nuevo modelo de planeamiento urbanístico aplicable a esta zona, a través de la figura de los Planes Especiales, es el siguiente:

- En la zona de servicio de los puertos estatales deberán incluirse las superficies de tierra y de aguas necesarias para la ejecución de las actividades portuarias, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria (art. 15.1).

Esta definición ha de completarse necesariamente con el precepto establecido en el art. 15.6 de la misma Ley que determina que en la zona de servicio de los puertos comerciales podrán realizarse, además de las actividades comerciales portuarias las que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de tráfico marítimo que generan o por los servicios que presten a los usuarios del puerto, con la prohibición expresa prevista en el art. 55.1 de la Ley de que se ejerciten actividades o construcciones que no sean acordes con los usos portuarios o con los fines propios de las Autoridades Portuarias.



- Los Planes Generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistemas generales portuarios, a desarrollar a través de un Plan Especial, sin que puedan incluirse determinaciones que supongan una limitación, interferencia o perturbación de las competencias de explotación portuarias que corresponden a la Administración del Estado (art. 18.1).
- El Plan Especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una explotación eficaz del espacio portuario, así como su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre (art. 18.3).
- Sólo se permitirán en el espacio portuario las actividades, instalaciones o construcciones que sean acordes con los fines asignados a las actividades portuarias (art. 55.1).

De todo lo anterior, se extrae como consecuencia que el espacio portuario forma parte de la estructura general y orgánica del territorio a que se refiere el art. 12.2 b) de la Ley del Suelo estatal de 1976 y lo que el art. 32.2.A.7.b) y c) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, denomina "ordenación estructural de las redes de transporte y comunicaciones, e infraestructuras". Es más, debe considerarse específicamente como sistema general de comunicación, al formar parte las instalaciones y obras vinculadas al sistema portuario de los elementos integrantes de aquél, de acuerdo con lo establecido en el art. 25.1.b) del Reglamento de Planeamiento.

Entre los efectos que ello produce está la necesidad de subrayar la independencia entre sistemas generales y clasificación del suelo y la necesidad de considerar tal espacio portuario como sistema general de comunicaciones de dominio público estatal, **no integrado en una clase concreta de suelo.**

Por ello, la introducción en la Revisión del Plan General de Ordenación Municipal, aprobado definitivamente por Orden de la Consejería de Política Territorial y Medio Ambiente de 26 de diciembre de 2.000 (que ha sido objeto de un requerimiento por la Autoridad Portuaria, previo a la impugnación en vía contencioso-administrativa), de determinaciones de ordenación



concretas y pormenorizadas, tales como la clasificación del suelo, la nueva delimitación de ámbitos de ejecución u ordenación, previsiones sobre la red viaria, fijación de limitaciones de usos o alturas, etc., son claramente incompatibles con el esquema normativa recogido en el art. 18 de la Ley de Puertos del Estado, tantas veces citado y que ha sido declarado perfectamente ajustado a la Constitución por la Sentencia del Tribunal Constitucional 40/1998, de 18 de febrero (FF JJ 37 y 38). No es en consecuencia al Plan General a quien corresponde introducir estas determinaciones o previsiones normativas, de carácter concreto y pormenorizado, sino al presente Plan Especial a tramitar de conformidad con lo dispuesto en el art. 18 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Adicionalmente, debe señalarse que la clasificación del área de la Isleta, OAS-5, como suelo urbanizable por el documento de la revisión del plan general resulta incompatible con la consideración del suelo integrado en la zona de servicio como sistema general, efecto directo e inmediato del art. 18. 1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y con la doctrina del Tribunal Constitucional (STC 40/1998, de 19 de febrero, FFJJ 37 y 38) que considera que esta imposición legislativa tiene su apoyo en una competencia exclusiva del Estado y no supone la ablación de las competencias sobre ordenación del territorio y urbanismo, por lo que la conclusión a la que debe llegarse es que la clasificación de dicho suelo incluida en el Plan General de Ordenación Municipal carece de efectos jurídicos y no tiene validez alguna.

Sin embargo, la consideración de esta zona como sistema general de comunicación no impide a los municipios ejercer sus competencias para establecer reservas de suelo, zonificar o definir con precisión suficiente las áreas vinculadas a dichos sistemas generales (art. 25.1.b y 25.2 del Reglamento de Planeamiento). El coste de las obras de urbanización del espacio portuario correrá a cargo del organismo portuario titular del espacio y competencia, sin necesidad de que el municipio arbitre los medios económicos pertinentes para hacer frente a su elevada cuantía.

Por su parte, el Plan Especial al desarrollar el sistema general tendrá que definir las limitaciones que hayan de adoptarse en lo que afecta al uso del suelo, y deberá incluir las determinaciones precisas para la aplicación y desarrollo de la calificación de este ámbito espacial como sistema general, de conformidad con lo establecido en los arts. 37.2.e) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, y 76.2, 4 y 5 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico: Normas Urbanísticas con la calificación del suelo y expresión detallada de sus usos pormenorizados; Normas de



edificación, en su caso, con las condiciones de las zonas en cuanto a edificación, volumen y uso, con expresión de los permitidos, prohibidos y obligados, condiciones técnicas de las obras en relación con las vías, y las normas particulares de cada zona; definición de la red viaria, dotaciones y esquema de las redes de abastecimiento de agua, alcantarillado, distribución de energía eléctrica, etc.

Para ello, obviamente habrá de contar con la documentación exigida por la legislación urbanística: planos de ordenación, ordenanzas y normas reguladoras de cada zona, planos de información, memoria justificativa y estudio económico y financiero.

### **B.- Ámbito territorial del Plan Especial**

El ámbito territorial del Plan Especial debe abarcar la zona de servicio del puerto, de acuerdo con lo establecido en el art. 18 de la Ley de Puertos, debiéndose incluir también las superficies de tierra y agua necesarias para la ejecución de sus actividades y las destinadas a tareas complementarias de aquellas (art. 15.1. de la Ley de Puertos).

En definitiva, se trata de ordenar coherentemente unas áreas y zonas que constituyen una unidad funcional y espacial (la zona de servicio), cuya gestión se atribuye a la Autoridad Portuaria.

No hay, sin embargo, precepto alguno en la Ley de Puertos, ni tampoco en el planeamiento urbanístico general, que exija en todo caso que dicha ordenación se instrumente a través de un único y exclusivo Plan Especial. Al contrario, en ocasiones se desaconsejará esta solución cuando la zona de servicio se extienda a distintos municipios, con soluciones urbanísticas diferentes y modelos territoriales no compatibles, o cuando en su interior puedan distinguirse ámbitos con funciones distintas y claramente delimitadas.

En el caso del puerto de La Luz Las Palmas, el propio Plan General de Ordenación Urbana actualmente en vigor divide la zona de servicio en ámbitos claramente diferenciados, por una parte, el denominado OAS-6, que incluye el área de Santa Catalina y muelle de Sanapú, que se destina a actividades urbanas y a las portuarias compatibles con ellas y los ámbitos OAS-4 y OAS-5 que se reservan para las actividades comerciales del puerto.



Todas estas razones avalan la solución adoptada de dividir la ordenación urbanística de la zona de servicio en varios ámbitos territoriales y Planes Especiales, según la efectiva especialización de las superficies y funciones que realizan en el marco de la explotación portuaria.

### C.- Elaboración y tramitación del Plan Especial

El art. 18.2 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en relación con la legislación urbanística aplicable, establece un complicado mecanismo de elaboración, tramitación y aprobación de los Planes Especiales de ordenación de la zona de servicio de los puertos del Estado, que puede resumirse en los siguientes extremos:

1. Atribución a la Autoridad Portuaria de las facultades de formulación del Plan Especial.
2. Sometimiento a la legislación urbanística del procedimiento de tramitación y aprobación.
3. Tramitación por la Administración competente en materia de urbanismo.
4. Emisión de un informe vinculante sobre la aprobación provisional por parte de la Autoridad Portuaria en los aspectos de su competencia.
5. Informe no vinculante del Cabildo Insular de Gran Canaria y de la Comisión de Ordenación del territorio y Medio Ambiente de Canarias (art. Art. 37. 5 en relación con el 35.3 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias).
6. Aprobación definitiva por la Administración urbanística competente, salvo el supuesto excepcional de que el informe de la Autoridad Portuaria fuera negativo y el desacuerdo se extendiera durante seis meses desde la emisión de dicho informe.



En el presente caso, la elaboración y formulación del Plan Especial ha correspondido a la Autoridad Portuaria de Las Palmas. A tenor de lo establecido en el art. 37.5 en relación con el 35.3 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales de Canarias, corresponde al Ayuntamiento de Las Palmas su tramitación y aprobación inicial, previo informe no vinculante del Cabildo Insular y de la COTMAC.

Previamente a la aprobación definitiva corresponderá emitir a la Autoridad Portuaria el informe vinculante a que se hace referencia en el art. 18.2.c) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Corresponde al Ayuntamiento Pleno la aprobación definitiva del Plan Especial en virtud de lo establecido en el art. 22.2.c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, según redacción incorporada por la Ley 11/1999, de 21 de abril, de medidas para el desarrollo del Gobierno Local.

Debe reseñarse que tanto la elaboración como la formulación del Plan se han efectuado de común acuerdo con los informes emitidos por el Ayuntamiento de La Palmas y al amparo de los Convenios firmados por la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Las Palmas, lo que pone de manifiesto la absoluta coherencia entre el planeamiento especial que ahora se tramita y el planeamiento general, así como también la compatibilidad y colaboración entre ambas Administraciones afectadas.

### **C.1.- Aprobación Inicial.**

Por Decreto de la Alcaldía-Presidencia de este Ayuntamiento de fecha 3 de noviembre de 2003, y registrado en el Libro de Decretos y Resoluciones con fecha del día 7 del mismo mes y número 22.073, se procedió a la aprobación inicial del presente "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y de Las Palmas (OAS 04 y OAS-05)", promovido por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en virtud de Convenio de Encomienda de Gestión, suscrito con fecha 26 de agosto de 2002, entre el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Autoridad Portuaria de Las Palmas.





## C.2.- Aprobación Provisional.

El expediente del "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y de Las Palmas (OAS 04 y OAS-05)", se sometió al trámite de información pública mediante inserción del correspondiente Anuncio en el periódico "Canarias 7", el día 1 de diciembre de 2003; el Boletín Oficial de la Provincia (nº 144), de fecha 1 de diciembre de 2003; el Boletín Oficial del estado (nº 287), de fecha 1 de diciembre de 2003; y en el Tablón de Anuncios de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, desde el día 28 de noviembre de 2003 hasta el día 26 de diciembre de 2003.

Durante dicho periodo de información pública se recibieron las alegaciones de:

- B.P. OIL ESPAÑA, S.A.;
- SHELL ESPAÑA, S.A.;
- TEXACO PETROLÍFERA, S.A.;
- CONSORCIO DE LA ZONA FRANCA DE GRAN CANARIA;
- COMPAÑÍA ESPAÑOLA DE PETROLEOS, S.S. (CEPSA);
- PETROLEOS DE CANARIAS, S.A. (PETROCAN); y,
- PETROLÍFERA DUCAR, S.L.

Por la Autoridad Portuaria de Las Palmas se remite documento técnico del referido Plan Especial, así como Informe-Propuesta de la modificación operada en el citado documento, en el que se incluyen los informes emitidos en relación con las alegaciones presentadas en el plazo de información pública tras su aprobación inicial.

En este sentido, las alegaciones de las compañías petrolíferas coincidían en su solicitud de inclusión de un párrafo de manera que se garantice que no habrá traslado de su actual ubicación hasta que no finalice el plazo concesional (hasta el año 2022), ya que el Plan Especial califica como de uso terciario los terrenos que actualmente ocupan en la calle Miguel Espino Curbelo y Tomás Quevedo, proponiendo además el Plan la construcción en esa zona de un nuevo acceso al Puerto.

La alegación del consorcio de la Zona Franca de Gran Canaria se refiere a la normativa de alturas establecida para la zona franca de forma que se admitan mayores alturas de



las previamente establecidas para aquellas naves de almacenamiento dotadas de tecnología para el almacenamiento vertical.

En todos los casos las alegaciones han sido consideradas y se han incorporado las solicitudes al documento presentado para su aprobación provisional.

En el informe técnico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas que se remitió por la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en relación con el documento que se envía para el trámite de aprobación provisional, en el apartado denominado actuación Puerto Ciudad, se hace referencia, por un lado, a la introducción de usos administrativos y terciarios no contemplados en la aprobación inicial, con la definición de una nueva parcela que se denomina "Área Terciaria de Puerto Ciudad"(AN3-PC) – que incluye las parcelas del Muelle Pesquero y la explanada al norte del Muelle del Refugio-, se procede a la modificación del artículo 20 de las Normas Urbanísticas del Plan Especial, desarrollando en su artículo 43 las normas particulares de dicha parcela, a fin de recoger las características exigidas en el Concurso convocado para dicha zona; concluyendo, que ello supone variar en gran manera las condiciones de ocupación y edificabilidad.

Esta variación, de acuerdo con informe del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, precisaba de un nuevo informe del Cabildo Insular de Gran Canaria y de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias, así como, un nuevo periodo de información pública.

La Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias contestó a la solicitud de nuevo informe diciendo que no se producían repercusiones importantes sobre los espacios incluidos en la Red Natura, ni sobre los hábitats de interés comunitario incluidos en el anexo I de la directiva 92/43/CEE, ni sobre el estado de conservación de las especies catalogadas existentes aconsejando incluir medidas complementarias para reducir las posibles afecciones, en particular por la iluminación de estas especies así como la protección paisajística de especies nativas existentes en el Área de Transición al Paisaje Protegido de La Isleta.

El Cabildo Insular de Gran Canaria no contestó a la solicitud de nuevos informes.



Posteriormente el Servicio de Planeamiento del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria plantea la posibilidad de "ultimar la ordenación del Plan Especial únicamente en los ámbitos no afectados por el Plan Territorial Parcial".

Tras los informes de los Servicios Jurídicos del Ayuntamiento se concluye que *"... no existe inconveniente para la aprobación provisional parcial de los mencionados Planes Especiales, dejando en suspenso el ámbito en que se encuentra incluido en el Plan territorial parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación, e incorporando los aspectos o determinaciones de las alegaciones que han sido estimadas, debiendo procederse a la comunicación de dicho acuerdo a las personas que han formulado alegaciones, haciéndoles saber que se trata de un acto de trámite contra el que no cabe recurso"*.

Con fecha 30 de marzo de 2006, se procede, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de Las Palmas de Gran Canaria, a la aprobación provisional parcial de los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas".

La Junta de Gobierno Local, adopta el siguiente **ACUERDO**:

**" Primero.-** Aprobar con carácter Provisional Parcial de los Planes especiales de Ordenación "Zona de Servicio del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y " Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas" (OAS-05), **manteniéndose en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el "Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación**

**Segundo.-** resolver las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública, estimándolas o desestimándolas, según informe-Propuesta de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, dando traslado a las mismas a las personas físicas y jurídicas que han formulado alegaciones, haciéndoles saber que este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, constituye un acto de trámite, por lo que no cabe la interposición de recurso.

**Tercero.-** Comunicar a la Autoridad Portuaria de Las Palmas que, de conformidad con lo que dispone el artículo 96.7, párrafo 2º de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Regimen económico Y Prestación de Servicios de los Puertos de Interés general, en relación con el artículo 18.1.c) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina



Mercante, la Autoridad Portuaria de Las Palmas deberá trasladar el expediente con las modificaciones introducidas a Puertos del Estado para que, si lo estima oportuno, formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes, salvo que ese trámite, por supuesto, se haya llevado a cabo.

**Cuarto.-** Solicitar la emisión del informe previsto en el art. 37.5, en relación con lo establecido en el número 3 del artículo 35 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (C.O.T.M.A.C.) así como al Cabildo Insular de Gran Canaria, en relación, además, con lo previsto en el artículo 5 del P.I.O. de Gran Canaria.

**Quinto.-** Notificar este acuerdo a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, haciéndole saber que por tratarse de un acto de trámite no cabe contra el mismo la interposición de recurso, salvo que se entendiese la concurrencia de alguno de supuestos de nulidad de pleno derecho recogidos en el artículo 62 o de anulabilidad del artículo 63, ambos de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, de conformidad con lo establecido en el artículo 107.1 de la referida Ley, y todo ello sin perjuicio de cualquiera otra acción o recurso que estimare oportuno interponer para la mejora de la defensa de sus derechos”

**C.3.- Aprobación Definitiva parcial (manteniendo en suspenso ámbito que se encuentra incluido en el “Plan Territorial Parcial -PTP2- del Plan Insular de Ordenación)**

En base al convenio de Encomienda y Gestión suscrito entre la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y de acuerdo con el acuerdo de la Junta de Gobierno Local de Las Palmas de Gran Canaria, de 30 de marzo de 2006, por el que se procedía a la aprobación provisional parcial de los Planes Especiales de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas:



- se han resuelto las alegaciones presentadas durante el periodo de información pública, estimándolas o desestimándolas, según informe-Propuesta de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, y se han dado traslado, con fecha de entrada en todos los casos de 24 de mayo de 2006, a las mismas a las personas físicas y jurídicas que han formulado alegaciones, haciéndoles saber que este acuerdo, que no pone fin a la vía administrativa, constituye un acto de trámite, por lo que no cabe la interposición de recurso.
- Se ha dado traslado del expediente con las modificaciones introducidas a Puertos del Estado para que, si lo estimaba oportuno, formulase las observaciones y sugerencias que estimase convenientes. Habiéndose cubierto el plazo de un mes para la emisión del informe sin que se haya recibido respuesta en la Autoridad Portuaria de Las Palmas.
- Se ha solicitado la emisión del informe previsto en el art. 37.5, en relación con lo establecido en el número 3 del artículo 35 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, a la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias (C.O.T.M.A.C.) así como al Cabildo Insular de Gran Canaria, en relación, además, con lo previsto en el artículo 5 del P.I.O. de Gran Canaria. Tampoco se han emitido en estos casos informes dentro de los plazos establecidos por lo que, en ambos casos, se entenderán emitidos en sentido favorable, de acuerdo con la Disposición Transitoria Primera del Decreto 55/2006 de 9 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del sistema de Planeamiento de Canarias, y el Art. 84. del Anexo al mencionado Decreto.

Finalizados los plazos , por lo tanto, sin haber recibido ningún informe al respecto por parte de la Administraciones consultadas, se remite el documento del presente Plan Especial al Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria para que, si lo considera procedente, lo apruebe definitivamente y de forma parcial, manteniendo en suspenso ámbito que se encuentra incluido en el "Plan Territorial Parcial -PTP2- del Plan Insular de Ordenación.



### I.1.3. Estructura del documento

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

#### A. Documento de Ordenación

- I. Memoria de la Ordenación
- II. Estudio económico-Financiero
- III. Normas Urbanísticas
- IV. Planos de Ordenación

#### B. Documento de Información

- V. Memoria de la Información
- VI. Planos de Información

Los documentos legalmente vinculantes del Plan Especial son los correspondientes al documento de Ordenación y, dentro de él, los de carácter normativo son las Normas Urbanísticas y los Planos de Ordenación.

La memoria y los planos de Información cumplen una función complementaria, de justificación de las opciones adoptadas.

### I.1.4. Equipo Redactor

Dirección del Trabajo: Autoridad Portuaria de Las Palmas

Presidente: *José Manuel Arnáiz Brá*

Director: *Esteban Del Nero Benítez*

Equipo base del puerto:

*Elena Marín Delgado*, Jefa de la Unidad de Urbanismo y Medio Ambiente

Equipo Redactor del Plan Especial:



*Francisco Javier Jiménez de Cisneros*, Doctor en Derecho; Profesor Titular de Derecho Administrativo, con el equipo de la Fundación Pablo de Olavide de la Universidad Autónoma de Madrid.

*Julio Pozueta*, Doctor Ingeniero de Caminos; Profesor Titular de Urbanismo y Ordenación del Territorio, con el equipo técnico del Instituto Juan de Herrera, de la Universidad Politécnica de Madrid.

*Pedro Quintana*, Ingeniero de Obras Públicas de la empresa Canarias Ingeniería Civil. Ex - Jefe de División de Gestión de Dominio Público de la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

*Francisco Javier Carrillo*, arquitecto.

Colaboradores:

*Carlos de la Hoz*, Ingeniero de Caminos, en aspectos de ordenación y definición del viario y estacionamientos.

*Margarita Betegón*, estudiante de arquitectura

*Vanesa Gaze*, estudiante de arquitectura

*Ignacio Nieto*, estudiante de arquitectura



## BASES PARA LA ORDENACIÓN





### I.2.1. Síntesis de conclusiones del análisis

En el tomo II, de Información, se presenta un análisis pormenorizado de los aspectos más relevantes para la ordenación de la zona de servicio del puerto, incluida en el ámbito del presente Plan Especial. Corresponde, aquí, resumirlos sintéticamente, de forma a contar con una identificación y valoración de la problemática y potencialidades de la zona de servicio, como punto de partida de la propuesta de ordenación.

Con ese mismo objetivo, se considera necesario disponer de una evaluación de la demanda de suelo para actividades que puede generar el puerto en los próximos años.

El conjunto de estos análisis proporcionaría el marco de exigencias y posibilidades que ofrece el espacio portuario, para que, debidamente ponderadas con las derivadas de su entorno constituyan una sólida base para definir los objetivos del Plan Especial.

#### I.2.1.1. Problemas y potencialidades de la zona de servicio

##### A. Problemas

De acuerdo con los análisis realizados, los problemas más relevantes que presenta la zona de servicio del puerto en el ámbito del Plan Especial son los siguientes:

##### *Relativos a la capacidad de acogida*

- Progresivo agotamiento de la capacidad de atraque, que hace necesaria la construcción de nuevos muelles y plataformas asociadas.
- Escasez de suelo urbanizado libre, tanto para la localización de actividades y empresas en régimen general, como de aquellas que quieran acogerse a regímenes administrativos singulares (Zona Franca, Zona Especial Canaria).

##### *Relativos a la accesibilidad y circulación interna*

- Congestión en el acceso de Belén María, tanto en el interior del puerto, como en el



acceso desde El Cebadal, provocada por la falta de capacidad de la Glorieta situada sobre la Avenida Marítima.

- Acceso principal de escasa capacidad y funcionalidad, que penetra en el punto de menor anchura de la zona de servicio, obligando a todo el tráfico a realizar un giro de 90° o 270°, a menos de 100 metros de la entrada, para dirigirse a su destino.
- Indefinición de los accesos a muelles.

*Relativos a los equipamientos y servicios*

- Escasez de equipamientos al servicio de las empresas, exigidos por el aumento del número y la reducción de la dimensión de muchas de ellas.
- Inexistencia de un centro de gestión de emergencias.
- Insuficiencia de aparcamientos formalizados, tanto de pesados, como de ligeros, especialmente aguda para estos últimos en las proximidades del acceso de Belén María y en algunas áreas de naves, en el entorno de las instalaciones de Reparación Naval.

*Relativos a la ordenación y la normativa vigente (Plan Especial de 1993)*

- Ausencia de un modelo claro de distribución de actividades, que facilite una eficiente organización funcional
- Inexistencia de un área de concentración de actividades administrativas que facilite la gestión del negocio portuario para todos los agentes, ya prevista en el Plan Especial vigente.
- Indebida localización de algunas actividades, en particular, de los depósitos de combustibles, también detectada en el plan especial vigente.
- Congestión de vehículos aparcados en las áreas de parcelación reducida, debidos a la confluencia de secciones viarias estrictas y retranqueos insuficientes para garantizar



la dotación necesaria de plazas de estacionamiento.

- Complejidad de la normativa sobre ocupación de suelo por la edificación, referida a cada área o manzana, lo que obliga a manejar cómputos globales de difícil cálculo.
- Ausencia de una diferenciación clara del carácter del viario y los equipamientos y de la capacidad de la Autoridad Portuaria para modificarlos en función de las necesidades del servicio.

## B. Potencialidades

Frente a estos problemas, pueden considerarse como potencialidades o activos de la zona de servicio que pueden ponerse en valor:

- El sostenido ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros y mercancías y las previsiones de su expansión en el futuro.
- La persistente demanda de concesiones de suelo en la zona de servicio para actividades ligadas al negocio portuario.
- La reserva de nuevo suelo para muelles y localización de actividades asociadas que suponen los terrenos adquiridos por la Autoridad Portuaria en el área de Roque Ceniciento, en La Isleta, y los que puedan resultar de los rellenos previstos en el área del dique de La Esfinge o al este del muelle León y Castillo. Un conjunto de unas 90 hectáreas netas, que puede garantizar el crecimiento del puerto para los próximos años y la diversificación de sus ofertas.
- Las variadas posibilidades empresariales para el comercio internacional que proporciona la existencia del recinto de la Zona Franca y las ventajas fiscales que podrían derivarse del establecimiento en las ampliaciones del puerto de una Zona Especial Canaria.
- La separación de funciones que el propio ámbito del Plan Especial refleja, entre un sector, en el que se concentran las funciones comerciales y administrativas del



puerto, el ámbito del presente Plan Especial, y, otro, en el que adquiere un peso considerable la presencia de actividades ligadas al ocio o la cultura ciudadana, que se asocian a las portuarias más compatibles con éstas (pasajeros), el ámbito de Santa Catalina-muelle de Sanapú.

- El traslado de las instalaciones y empresas mal ubicadas a las nuevas zonas de desarrollo y, en particular, al área de Roque Ceniciento, que permitiría liberar el suelo necesario para solucionar varios de los problemas detectados. En concreto, resultaría potencialmente positivo para estudiar la posibilidad de un nuevo acceso, la creación de un área administrativa y la localización de algunos equipamientos.
- El desmonte del promontorio sobre el que se ubicaba la empresa DISA, que permite recuperar un paquete de suelo bien situado, de unos 40.000 metros cuadrados de superficie, y terminar de construir un vial, la calle Guinchete, que puede funcionar como alternativa a la Avenida de las Petrolíferas.

#### **I.2.1.2. Situación y tendencias de la actividad portuaria**

Tal como se ha visto, en el año 2001, el puerto de la Luz Las Palmas alcanzó un nuevo record de movimiento de graneles sólidos, carga general y avituallamiento. También marcó record en movimiento de contenedores. Únicamente, en graneles líquidos, donde las cifras se recuperan y, en pasajeros, donde se ha producido un ligero descenso, no se alcanzaron máximos históricos. No obstante, en 2001, también se superaron las cifras de pasajeros en tránsito de años anteriores, con más de 200.000 en cruceros que hicieron escala en el puerto.

En la última década, Las Palmas ha aumentado en más del 72% su tráfico total de mercancías, en un 145 % su movimiento de Mercancía General y ha multiplicado por más de tres (3,13) el número de TEUs movidos, mostrando un dinamismo espectacular.



EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (1991-2001) (en miles de toneladas, 1991=100)						
<i>Año</i>	<i>Graneles líquidos</i>	<i>Graneles Sólidos</i>	<i>Mercancía general<sup>1</sup></i>	<i>Avituall.</i>	<i>Contenedores (TEUs)</i>	<i>Tráfico total</i>
1991	2.739 (100)	522 (100)	3.317 (100)	1.670 (100)	4,7 (100)	8.106 (100)
1992	2.786 (102)	523 (100)	3.752 (113)	1.576 (94)	5,1 (109)	8.512 (105)
1993	2.589 (96)	498 (95)	3.795 (114)	1.371 (82)	4,8 (102)	8.133 (100)
1994	2.821 (103)	543 (104)	4.144 (125)	1.415 (85)	6,3 (134)	8.801 (109)
1995	3.123 (114)	576 (110)	4.195 (126)	1.492 (89)	4,9 (104)	9.294 (115)
1996	3.063 (112)	606 (116)	4.350 (131)	1.550 (93)	6,2 (132)	9.450 (117)
1997	3.290 (120)	643 (123)	5.116 (154)	1.627 (97)	5,8 (123)	10.520 (130)
1998	3.421 (125)	758 (145)	6.399 (193)	1.812 (108)	6,7 (143)	12.396 (153)
1999	3.585 (131)	864 (165)	7.969 (240)	1.871 (112)	5,9 (126)	14.295 (176)
2000	2.248 (82)	910 (174)	7.324 (221)	1.847 (111)	4,7 (100)	12.334 (153)
2001	2.667 (97)	1.110 (213)	8.142 (245)	2.022 (121)	7,5 (160)	13.948 (172)

Fuente: Memorias anuales del Puerto de Las Palmas. Varios años.

Entre 1990 y 2000, último año para el que se dispone de datos de otros puertos, Las Palmas casi dobla la tasa de crecimiento del conjunto nacional, con un 66% de aumento en el volumen de mercancías, frente a un 36 para el total de puertos españoles. Ocupaba el décimo puesto por tonelaje entre estos en el año 2000, situación que mejora sustancialmente en los tráficos de mayor valor añadido, alcanzando el quinto puesto en movimiento de mercancía general, el cuarto en contenedores, sólo por detrás de Bahía de Algeciras, Barcelona y Valencia, y finalmente, es el segundo puerto español en avituallamiento, tras Algeciras.

Las Palmas es, por tanto, uno de los puertos españoles de mayor movimiento, variedad y dinamismo de tráficos, encontrándose en la actualidad en una situación con grandes expectativas de crecimiento. Un crecimiento, en el que destacan la mercancía general y,

<sup>1</sup> Incluye pesca congelada



dentro de ella, los contenedores, que han crecido a un ritmo superior al 12% anual en los últimos 10 años.

Tanto si se analizan las series de datos de un largo período histórico, como si se estudian las de la última década, las previsiones de crecimiento de los tráficos en el puerto de La Luz y Las Palmas son muy importantes.

De acuerdo con las previsiones del Plan de Utilización, que trabajaba sobre cifras de 1997, el aumento del tonelaje movido podría situarse entre un mínimo de 14 y un máximo de 20 millones de toneladas para el año 2017. Con los datos del 2001, en los primeros cuatro años de un horizonte de previsión de veinte, se ha acumulado ya un incremento de más de 3,4 millones de toneladas, por lo que, de continuar el mismo ritmo de crecimiento, en el 2017, el tonelaje total se habría incrementado en unos 17 millones de toneladas.

Si atendemos al tráfico de contenedores, el Plan de Utilización preveía un aumento de entre 900.000 y 1.400.000 TEUs para el mismo año horizonte. En los cuatro años transcurridos, el crecimiento real ha sido, como puede verse, de más de 250.000, por lo que en veinte años se alcanzaría un incremento de 1.250.000 TEUs.

Estas cifras indican que las previsiones efectuadas por el Plan de Utilización resultan, en líneas generales acertadas y que, en consecuencia, pueden tomarse como marco de referencia global en este Plan Especial.

### **I.2.1.3. Estimación de la demanda de suelo**

Tal como señalaba el Plan de Utilización, resulta extremadamente complicado y difícil estimar la capacidad de algunas infraestructuras portuarias, sobre todo si se pretende referir dicha capacidad a la unidad de superficie. Así, el movimiento de graneles líquidos y sólidos, incluso el avituallamiento, puede incrementarse notablemente en un puerto sin requerir ampliaciones de ocupación de suelo: una mejora en la capacidad de las instalaciones de manipulación (tuberías, sistemas de impulsión, etc.) puede, a menudo, hacerse sin ocupar suelo suplementario.



Sin embargo, hay algunos tráficos, como el de contenedores, en los que, la estandarización de la mercancía, la generalización de determinados tipos de grúas y la facilidad con que puede racionalizarse su almacenamiento en tierra, ha llevado a un conocimiento relativamente preciso de los rendimientos que pueden conseguirse por unidad de superficie y que se estima habitualmente entre 1 y 2 TEUs/m<sup>2</sup>/año, referida a la superficie de almacenamiento sin incluir los muelles propiamente dichos y el viario exterior. Como ejemplo de la validez de esta horquilla, la nueva terminal de contenedores del puerto de Barcelona, situada sobre el "Muelle Sur" y la "Ampliación del Muelle Sur", tiene una capacidad máxima estimada de 1.200.000 TEUs/año y ocupa una superficie total de 109 hectáreas, lo que arroja un índice de 1,37 TEUs/m<sup>2</sup>/año, si reducimos la superficie un 20% para descontar viales y muelles. De hecho, en aras de una más rápida manipulación de la mercancía, para reducir el tiempo de estancia de los buques en puerto, los rendimientos por unidad de superficie tienden a decrecer, aproximándose más al 1, que al 2, en los puertos más eficientes (ver Containerisation International Year Book, 1998)<sup>2</sup>.

La existencia de estos índices y la circunstancia de que el crecimiento de la mercancía general, y dentro de ella los contenedores, constituirá la gran demanda en el futuro del puerto de Las Palmas, hicieron adecuada la elección de este tipo de tráfico para evaluar la capacidad potencial de la zona de servicio para asumir el crecimiento previsto y, en su caso, las necesidades de nuevo suelo, en el Plan de Utilización.

Contabilizando las áreas que podían ser utilizadas por contenedores, dentro de la estructura portuaria existente, con todos los rellenos operativamente factibles, el Plan de Utilización concluye que la capacidad de esas áreas para el almacenamiento de contenedores se podría estimar entre 275.000 y 878.000, cifras, ambas todavía alejadas de la horquilla de previsiones de 908.000 y 1.437.000 TEUs.

De ahí que el Plan de Utilización previera que, por sí solo, el aumento del movimiento de contenedores saturaría la actual estructura portuaria en una fecha comprendida entre el 2005 y el 2010.

Incluso con la posible ampliación de la estructura portuaria actual, mediante la construcción del muelle de La Esfinge, que permitiría el relleno de unas 43 nuevas hectáreas, que podrían

---

<sup>2</sup> La primera fase del proyecto de nueva terminal para contenedores en el puerto de Amberes, tienen una superficie total de 76 hectáreas y su capacidad se estima en 980.000 TEUs anuales, lo que significa un rendimiento de 1,29 TEUs/m<sup>2</sup>/año ([http://www.portofantwerp.be/html/00\\_home/main\\_set\\_PH.html](http://www.portofantwerp.be/html/00_home/main_set_PH.html)).



traducirse en un máximo de 34 para destinarse a almacenaje, el Plan de Utilización concluye que no tendrían capacidad suficiente para garantizar la localización de las playas de contenedores necesarias para acomodar las previsiones.

Si, además, se tiene en cuenta que las estimaciones del Plan de Utilización se realizaron considerando un rendimiento de 2 TEUs/m<sup>2</sup>/año, rendimiento prácticamente imposible de conseguir en tráficos con destino local, que son contratados por empresas pequeñas, lo que exige mayores superficies para organizar la entrada y salida, y que la tendencia es a la reducción de los rendimientos en superficie, con objeto de aumentar los rendimientos en tiempo, la insuficiencia de la estructura portuaria actual más los proyectos de la Esfinge podría resultar netamente insuficiente para la demanda previsible.

Si a la congestión y grado de saturación estimada por el aumento en el tráfico de contenedores se añade la que causarían el resto de los tráficos, como por ejemplo la mercancía no contenerizada, el tráfico Ro-Ro, etc, se concluye que la actual plataforma terrestre del puerto de La Luz y Las Palmas puede saturarse en un período de tiempo más breve y que, en consecuencia, debe proceder a ordenarse los terrenos de reserva ubicados en Roque Ceniciento, dentro de La Isleta.

En lo que se refiere al tipo de parcelas demandadas, el análisis de las concesiones otorgadas desde 1980 arroja los siguientes resultados:

<b>DISTRIBUCIÓN DE LAS CONCESIONES POR SUPERFICIES</b> (Puerto de La Luz y Las Palmas, 1980-2001)				
<i>Tamaño</i>	<i>Número</i>	<i>%</i>	<i>Superficie (m<sup>2</sup>)</i>	<i>%</i>
<i>Hasta 500 m<sup>2</sup></i>	19	16,9	7.778	0,7
<i>De 501 a 1.000 m<sup>2</sup></i>	46	26,9	35.330	3,6
<i>De 1.001 a 2.500 m<sup>2</sup></i>	39	22,8	52.949	5,3
<i>De 2.500 a 10.000 m<sup>2</sup></i>	38	22,2	195.043	19,7
<i>Más de 10.000 m<sup>2</sup></i>	19	12,3	702.962	70,7

Fuente: elaboración propia

- Son mayoría las concesiones de pequeña superficie: el 44 % de las mismas ocupan parcelas de superficie inferior a 1.000 m<sup>2</sup>, Las concesiones de gran tamaño, con





superficie superior a los 10.000 m<sup>2</sup>, aunque minoritarias, alcanzan un porcentaje significativos: el 12,3 %.

- En cuanto a la superficie total que ocupan, la situación se invierte y agudiza, las grandes parcelas ocupan casi las tres cuartas partes de la zona de servicio (70,7 %), mientras las pequeñas apenas suponen un porcentaje relevante (4,3 %).
- Las concesiones de tamaño medio, entre 1.000 y 10.000 m<sup>2</sup>, suponen un alto porcentaje del número total de concesiones (45,0 %) y ocupan una parte sustancial de la superficie concesionada en la zona de servicio (25,0 %).

En resumen, unas cuantas grandes concesiones que ocupan la mayor parte de la zona de servicio y numerosas pequeñas y medianas parcelas, las primeras globalmente irrelevantes desde el punto de vista de su superficie.

Sin embargo, muy posiblemente, son las más de 140 empresas localizadas en concesiones de superficies pequeñas o medianas las que generan la mayor parte del tráfico terrestre del puerto, ya que, seguramente, son mucho más intensivas en empleo.

En definitiva, la zona de servicio debe hacer frente a una variada demanda de localización de empresas ligadas al negocio portuario, todas ellas importantes, bien por su significación en superficie ocupada o cánones, bien por su significación en el empleo y demandas asociadas (tráfico, aparcamientos).

### **I.2.2. Exigencias del entorno**

Lógicamente, la ordenación de un puerto situado en una ciudad no puede hacerse sin considerar las exigencias que el entorno urbano plantea al espacio portuario.

En el caso de Las Palmas, la necesidad de hacer esta evaluación de exigencias urbanas sobre el espacio portuario es evidente si se tiene en cuenta:

- Por una parte, el hecho de que el puerto de Las Palmas es un puerto complejo



(tráficos de mercancías diversas, pasajeros, pesca, avituallamiento, etc.), que lo hace dependiente de una ciudad que ofrezca un alto y variado nivel de servicios administrativos, técnicos, financieros, personales, de ocio, etc.

- Por otra, el reducido hinterland terrestre del puerto, la isla de Gran Canaria, y la concentración de la demanda en el entorno de la ciudad de Las Palmas, lo que le hace fuertemente dependiente de ésta.
- También, la localización del puerto en un fondo de saco urbano, sobre el istmo y costa oriental de la península de La Isleta, de forma que todo el tráfico terrestre con origen o destino en éste tiene que atravesar buena parte de la ciudad.
- Finalmente, el carácter de centro urbano y de ocio que han ido adquiriendo los alrededores del puerto, apoyándose en la playa de Las Canteras, por el oeste, y en el Paseo Marítimo por el Este.

En estas condiciones, las relaciones entre el puerto de La Luz y Las Palmas y la ciudad son muy intensas, el puerto es un área más de la ciudad, y requieren un cuidadoso estudio de las incidencias respectivas, sobre todo en las zonas de frontera entre uno y otra.

Sintéticamente, podría decirse que son tres los aspectos en los que las exigencias respectivas pueden entrar en conflicto. Por una parte, en la propia ocupación del litoral, obligada para el puerto y siempre atractiva para la ciudad, por otra, en los aspectos derivados de la circulación, finalmente, en los relacionados con el medio ambiente y el paisaje.

Respecto a los primeros, es decir, a la presión de la ciudad por utilizar algunos tramos de la zona de servicio para actividades urbanas (ocio, paseo, etc), las exigencias concretas en el caso de Las Palmas han encontrado solución en las determinaciones contenidas en el Plan General, en las que, el área de Santa Catalina ha quedado formalmente calificada de "Centro Recreativo y de Negocios" y destinada por tanto a actividades urbanas y a las portuarias compatibles con ellas, mientras que, los ámbitos OAS-04 y OAS-05, objeto del presente Plan Especial, se han reservado para el mantenimiento y desarrollo del puerto comercial y sus zonas de actividad asociadas.



De esta forma, las exigencias urbanas sobre utilización de la zona de servicio del puerto tienen su ámbito de solución en el Plan Especial del ámbito OAS-06, actualmente en redacción, por lo que no es pertinente considerarlas en éste.

En cuanto al resto de potenciales exigencias urbanas, a continuación, se resumen las exigencias o condicionantes que la localización impone al puerto de La Luz y Las Palmas, en los tres aspectos mencionados: tráfico, medio-ambiente y paisaje.

### **I.2.2.1. Gestión del tráfico generado por el puerto**

Es evidente que una de las cuestiones de mayor importancia en la relación entre el puerto y la ciudad de Las Palmas es, sin duda, el efecto que el tráfico terrestre generado por aquel tiene en la red viaria urbana.

En el caso de Las Palmas, y dadas las características de su hinterland (proximidad y dispersión), el puerto no cuenta con conexión ferroviaria y la entrada y salida de mercancías o personas del recinto portuario se realiza totalmente a través de la red viaria urbana y, muy concretamente, para el ámbito del presente Plan Especial, a través de la glorieta de Belén María, que da acceso a la Avenida Marítima.

La mencionada localización del puerto en fondo de saco, conjuntamente con el polígono de almacenes de El Cebadal, hace que el tráfico rodado generado por ambos deba utilizar la citada avenida para dirigirse a cualquier destino. A través de ésta, los vehículos procedentes del puerto, tanto ligeros, como pesados, se distribuyen hacia la red urbana o hacia el resto de la Isla.

El cuello de botella de este sistema de comunicaciones rodadas del puerto de La Luz es, en consecuencia, en primer lugar, la glorieta de Belén María e, inmediatamente, la propia Avenida Marítima. Ambos elementos reciben directamente el impacto de la práctica totalidad del tráfico terrestre atraído o generado por el puerto. Sobre ellos recae la necesidad de gestionar una afluencia, una carga puntual, de más de 1.000 vehículos a la hora, en las horas punta de la mañana o la tarde.



Hasta ahora, el punto de entrada, en la plaza de Belén María se ha gestionado mediante una glorieta, en la que termina el carácter prácticamente de autovía que tiene la Avenida Marítima, y donde todos los vehículos deben ceder el paso cuando se aproximan a la calzada anular.

Del conjunto de las retenciones que, habitualmente, se generan en la glorieta de Belén María, las colas más largas no se producen ni en el acceso desde el puerto, ni en el acceso desde el sentido norte de la Avenida Marítima a la glorieta. Se producen desde el acceso de El Cebadal.

En efecto, el acceso desde el puerto no produce, en general, colas extraordinarias, porque el control de salida del puerto ejerce un filtro en los vehículos, que traslada la cola al interior del puerto (Miguel Curbelo Espino e, incluso, Avenida de las Petrolíferas). Por su parte, el acceso desde el sentido norte de la Avenida Marítima, al no encontrar prácticamente tráfico sobre la calzada central de la glorieta en las horas punta de entrada (que sólo puede provenir de El Cebadal o de Las Canteras en dirección al puerto y que es muy reducido), no ve mermada su capacidad y no registra retenciones recurrentes. Sin embargo, el tráfico proveniente de El Cebadal, cuando trata de acceder a la glorieta, sobre todo por la tarde, se encuentra con un tráfico prácticamente continuo en la calzada central proveniente del recinto portuario. La prioridad de éste y su volumen provoca largas colas en la línea de Ceda el Paso de El Cebadal.

En cuanto a la Avenida Marítima, en ella no se producen retenciones causadas específicamente por el tráfico portuario, sino por la acumulación de diversos tráficos urbanos, entre ellos el portuario, cuya magnitud se ha señalado más arriba. De hecho, el tramo de la Avenida Marítima cuyo tráfico es mayoritariamente generado o atraído por el puerto (Belén María-Santa Catalina) no conoce retenciones relevantes en el contexto urbano.

Las retenciones en la Avenida Marítima se producen al sur de la Base Naval, allí donde confluyen los tráficos procedentes de las distintas partes de la ciudad y los generados por la relación de éstas con las áreas turísticas del sur de la Isla, el aeropuerto y las zonas industriales próximas. En ese conjunto, el tráfico portuario, con origen o destino en el puerto, constituye sin duda una fracción relevante, pero no decisiva, ya que no parece que deba suponer más del 15% del total<sup>3</sup>, un porcentaje que no ha crecido en los últimos siete años.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> De acuerdo con los aforos realizados por la Autoridad Portuaria, en marzo de 2001, la suma de las entradas y salidas por Belén y María variaron a lo largo de una semana entre 9.000 y 26.000 vehículos diarios, mientras las de Santa Catalina lo hicieron entre 2 y 3.000, lo que podría



En definitiva, la mejora de las condiciones de la circulación en los tramos más congestionados de la Avenida Marítima no es responsabilidad exclusiva, ni principal del puerto, sino de la condición de fondo de saco que, también, en cierta medida, tiene la ciudad de Las Palmas en relación a la Isla. Y, en ese contexto, son los proyectos de formalizar una verdadera circunvalación a Las Palmas, los que pueden suponer un avance sustancial en la resolución de las condiciones de circulación en el vial más importante de la ciudad y de la Isla.

En cualquier caso, debe subrayarse que la morfología de Las Palmas y la estructura de su sistema viario, en gran medida dependiente del corredor costero, harán siempre muy difícil responder a la creciente demanda de movilidad rodada en la ciudad. La congestión será, probablemente, una condición permanente del funcionamiento del eje marítimo, a pesar de los provisionales alivios que le deparen las obras de aumento de su capacidad.

Esta situación, y su futuro agravamiento, no es sin embargo exclusiva de Las Palmas. Puede decirse que es general en todas las grandes y medianas ciudades de Europa. Su resolución, se sabe, no se alcanza intentando aumentar la capacidad de las vías para que circulen más automóviles, intento que cada vez resulta más difícil política y económicamente. Es imprescindible actuar sobre la demanda, es decir, reducir la presión de los automóviles promoviendo mejores medios de transporte colectivo o animando al desplazamiento a pie o en bicicleta.

Estas políticas de promoción de medios alternativos al uso del automóvil, en desarrollo en todo Europa, pueden ser útiles en Las Palmas para el transporte de personas, pero no son aplicables, sin embargo, al transporte de mercancías, para lo que sería necesario desarrollar un sistema ferroviario, en gran medida improcedente en una geografía y un hinterland portuario como es el de Gran Canaria.

En estas condiciones, aunque en Las Palmas pueda actuarse en el futuro para reducir el tráfico automóvil, como medio de reducción de la congestión y mejora de la calidad ambiental,

---

situar la IMD del tráfico portuario entre 20.000 y 26.000 vehículos. Por su parte, la IMD en la Autovía Marítima (estación C-101, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas) fue en 2001 de 160.073 vehículos. El porcentaje de la primera en la segunda se situaría por tanto entre el 12,5% y el 15 %.

<sup>4</sup> Aunque no se dispone de datos concluyentes al respecto, los disponibles parecen indicar que, en efecto, el tráfico generado por el puerto no ha incrementado su importancia relativa en el conjunto del que circula por la Autovía Marítima. Este último, ha pasado de 119.679 vehículos diarios, en 1995, a 151.173, en 2001, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas, lo que supone un incremento del 26,9 % . Por su parte, en 1994, año para el que se dispone de datos diarios durante el mes de julio, en el puerto, la semana de mayor tráfico se alcanzaron en el acceso de Belén María 118.215 vehículos, entre entradas y salidas, mientras, en la semana para la que se dispone de datos en 2001 (16-22 de marzo para las entradas y 30 de marzo-5 de abril para las salidas), la suma de entradas y salidas registró 125.363 vehículos, lo que supone un incremento de apenas un 6%.



esta reducción habrá de aplicarse fundamentalmente al tráfico ligero, para el que pueden crearse alternativas, pero no para el pesado que, en gran medida relacionado con el puerto, tendrá que seguir utilizando la red viaria urbana. Un tráfico, por otra parte, que con sus 2.000 vehículos diarios, sin apenas crecimiento en los siete últimos años, no constituye una serie amenaza para la capacidad actual de la Avenida Marítima.

Finalmente, algunas observaciones sobre la incidencia que las nuevas áreas de extensión del puerto, particularmente en el área de La Isleta y en torno al dique de La Esfinge, puedan tener en el tráfico generado por el puerto y, consiguientemente, en la ciudad.

Sintéticamente podría decirse:

En primer lugar que, en su conjunto, ambas actuaciones suponen la incorporación de 91 hectáreas de nuevo suelo útil a la zona de servicio que, conjuntamente con las 33 Has. de ampliaciones posibles, en los muelles de Reina Sofía y León y Castillo, representa un 41 % del total actual del ámbito (313 Has.) y un 38% del total de la zona de servicio.

En segundo lugar que la zona logística de Roque Ceniciento, en La Isleta, y en parte también los rellenos de La Esfinge, están dirigidas a recibir la implantación de empresas y actividades que tengan cabida en la Zona Especial Canaria y que no deberían generar un tráfico terrestre de mercancías intenso. Éstas entrarían y saldrían fundamentalmente por mar. De esta forma, el tráfico terrestre que produciría las nuevas extensiones logísticas sería únicamente el relacionado con los puestos de trabajo y con los servicios necesarios a las empresas presentes.

En tercer lugar, el tipo de actividades logísticas a que están destinados no requiere una alta concentración de empleo, sino que, por tratarse de actividades de almacenamiento en grandes espacios, tendrá una reducida densidad de éste, lo que significa que el tráfico ligero asociado a los empleados también será relativamente reducido.

Finalmente, que la puesta en marcha de estas áreas está prevista a largo plazo y que su desarrollo se producirá a medida que la demanda lo vaya exigiendo, es decir, muy paulatinamente.



En definitiva, el impacto que pueda tener el desarrollo de las nuevas áreas logísticas del puerto sobre la circulación urbana será reducido en cuanto a tráfico pesado y se irá notando de manera muy paulatina en el viario urbano.

En cuanto al tráfico ligero, el ligado al empleo es el que ofrece mayores posibilidades de reconducir a otros medios de transporte, en particular al autobús y, tal vez, la bicicleta o ambos combinados. En ese terreno, la Autoridad Portuaria debería realizar un serio esfuerzo para lograr dotar de cobertura en estos medios de transporte al conjunto del puerto, pero su empeño resultaría de eficacia muy limitada si no se enmarcara en una política municipal en este sentido. En cualquier caso, parece el único camino para reducir el impacto del tráfico portuario sobre la ciudad en el futuro, toda vez que no existen alternativas viables para el tráfico pesado.

En lo referente al transporte público, la Autoridad Portuaria encargó, en 1997, un "Estudio de una oferta de transporte en el puerto de La Luz y Las Palmas" que concluía, sorprendentemente, afirmando que la mayoría de los desplazamientos tienen carácter irregular", que "los desplazamientos de movilidad obligada típicos del transporte público de viajeros son mínimos en el área" y que "la única demanda manifiesta de magnitud suficiente para iniciar una operación de transporte regular está ligada a la problemática específica de los tripulantes de los buques atracados en el Reina Sofía".

Las conclusiones son sorprendentes, porque el propio Estudio informa de que el 44,4 % de los desplazamientos de personas en el puerto corresponden a la entradas y salidas del trabajo de los empleados de las empresas allí ubicadas, incluida la Autoridad portuaria (página 7), una demanda regular y perfectamente captable para el transporte público, mientras los desplazamientos de los tripulantes de embarcaciones en todos los muelles representan una reducida minoría en el total (3,3%) y constituyen una demanda claramente irregular, no sometida a un horario fijo.

Contrariamente a las conclusiones del citado Estudio, se estima que los desplazamientos de los empleados son regulares y susceptibles de resolverse en parte mediante transporte público.



Por otra parte, el cambio que a este respecto supone la reciente localización en el arranque del muelle de Santa Catalina de una importante estación de autobuses, constituye una oportunidad clarísima de intentar el desarrollo de una línea de autobús interna a la zona de servicio que asegure la conexión del intercambiador con las áreas de actividad del puerto. Por ello, se recomienda que la Autoridad Portuaria :

- Promueva una línea de autobús interior a la zona de servicio, que recorra el conjunto de su eje viario principal, hasta la península del Nido, de carácter gratuito, con extensiones optativas al muelle de León y Castillo y al dique Reina Sofía,
- Establezca un sistema de tarificación del aparcamiento en las zonas más congestionadas del puerto, allí donde la concentración del empleo es mayor. El pago de las tarifas, que serviría para financiar el servicio de autobuses, podría implementarse de dos maneras:
  - o Mediante un incremento del canon de las concesiones a cambio de reservas de plazas en el viario público.
  - o Mediante la introducción de un sistema de cuotas mensuales, diarias u horarias en las playas de aparcamiento de ligeros o en los viales más congestionados.

La combinación de estas dos medidas, autobús y tarificación del aparcamiento, podría incidir sensiblemente en la generación de tráfico ligero por el puerto, reduciendo el ligado al empleo.

### *Previsiones*

En este contexto y para tratar de evaluar la generación de tráfico en el año horizonte, 2017 , se ha partido de las siguientes hipótesis:

El crecimiento del tráfico terrestre pesado seguirá, en líneas generales, al desarrollo del tráfico portuario de mercancías, aunque atemperado por el aumento del tráfico de transbordo. De acuerdo con este criterio, si las prognosis del Plan de Utilización





significarían un crecimiento entre el 75 y el 125 %<sup>5</sup> sobre el actual, podría estimarse entre un 50-100% su repercusión sobre el tráfico pesado terrestre.

El crecimiento del tráfico de vehículos ligeros debería, también, atemperarse en el futuro con la puesta en marcha, por un lado, de un servicio de transporte público interno al puerto y, por otro, de un sistema de control del aparcamiento. Con ambos instrumentos en marcha, se estima que el crecimiento del tráfico de vehículos ligeros en el puerto podría mantenerse en torno a la mitad de ritmo que las mercancías previsto en el Plan de Utilización, por lo que puede suponerse que se incrementaría para el año horizonte, entre un 40 y un 60%.

Con esos criterios aplicados a la intensidad semanal, a la media de la intensidad en día laborable y a la intensidad en hora punta, detectadas en 2001, el tráfico generado por el ámbito portuario del presente Plan Especial, en el año horizonte de 2017, podrían hacerse las siguientes previsiones:

Previsiones de generación de tráfico terrestre				
Intensidad		2001	2017	
			Mínima	Máxima
Semanal	Ligeros <sup>6</sup>	100.291	140.407	160.465
	Pesados	25.072	37.608	50.144
	Total	125.363	178.015	210.609
Media día Laborable	Ligeros	17.371	24.319	27.793
	Pesados	4.343	6.514	8.686
	Total	21.714	30.833	36.479
Hora punta	Ligeros	875	1.225	1.400
	Pesados	250	375	500
	Total	1.125	1.600	1.900

<sup>5</sup> La previsión de incremento desde 1997 al 2017 de 14 a 21 M de Tm, en el tráfico total de mercancías, habría de reducirse en 3,4 M, por el aumento ya experimentado hasta el 2001 y dividirse por el tonelaje total movido en ese año, 13,95 M de Tm. El crecimiento desde el 2001 hasta el año horizonte se situaría, por tanto, entre el  $(14-3,4) \times 100 / 13,95$ , es decir, aproximadamente 75% y  $(21-3,4) \times 100 / 13,95$ , es decir, aproximadamente el 125%.

<sup>6</sup> No se conoce el porcentaje concreto de ligeros o pesados en cada uno de los períodos considerados en este cuadro. Se ha utilizado en todos ellos, los correspondientes a la medición realizada el 15 de marzo del 2001, en el que el porcentaje de pesados sobre el total de los vehículos, excluidas bicicletas y motocicletas alcanzó el 19,97 %.



### I.2.2.2. Exigencias paisajísticas

La inevitable condición litoral de los puertos y la alta valoración que los paisajes costeros han tenido siempre, ha hecho que sus instalaciones sean a menudo objeto de consideraciones paisajísticas diversas en las ciudades o territorios en que se ubican.

La condición urbana del puerto de La Luz y Las Palmas hace que sus instalaciones, situadas en áreas visibles desde la ciudad, modifiquen el paisaje natural y se incorporen al panorama percibido por sus habitantes. La geografía de muelles y dársenas, de silos y almacenes, de estaciones marítimas, grúas y barcos, amarrados o en movimiento, son algunos de los elementos característicos de este paisaje portuario.

Fijos o móviles, los elementos del paisaje portuario pueden ser contemplados desde una doble óptica. Por una lado, modifican el paisaje natural, interponiéndose, por ejemplo, entre el observador y la lámina de agua. Por otro, aportan nuevas formas y dinámicas, que enriquecen el escenario marítimo.

Esta doble óptica hace que, por un lado, en el desarrollo de las áreas portuarias, en la construcción de diques, muelles, edificios, e instalaciones portuarias sea necesario considerar su efecto sobre el paisaje preexistente y que, por tanto, sea conveniente regular las condiciones de este impacto. Pero, por otro, los elementos construidos del paisaje portuario van introduciéndose en la imagen de los ciudadanos, se incorporan a la memoria colectiva y terminan por formar parte característica del paisaje urbano, cuya modificación debe también regularse.

En definitiva, el Plan Especial debería garantizar que las nuevas edificaciones e instalaciones portuarias no introduzcan modificaciones negativas en el actual paisaje desde la ciudad y, simultáneamente, debería asegurar la permanencia de aquellos elementos portuarios de interés que forman ya parte de la imagen de la ciudad.

Como puede verse en el documento y planos de información, cuatro elementos básicos se han tenido en cuenta para profundizar en este análisis y deducir criterios para su regulación: por un lado, se han identificado las áreas del puerto más visibles desde la ciudad y desde los



buques de pasajeros que entran al puerto; por otra, se han localizado los puntos del exterior del puerto desde los que se dispone de una visión amplia del puerto, los puntos panorámicos; también, se ha evaluado el interés de los edificios e instalaciones portuarias existentes, detectando los edificios que pueden considerarse emblemáticos del área portuaria, y los hitos visuales más característicos de su paisaje; finalmente, se ha evaluado la incidencia que las nuevas construcciones permitidas en la Isleta tenga sobre la visión de ésta desde el mar.

La consideración de estos aspectos del paisaje portuario se ha traducido en los siguientes criterios de regulación:

Las áreas o frentes portuarios más visibles desde la ciudad o los buques de pasajeros entrantes deben constituir una de las bases de la normativa de edificación, tanto a la hora de decidir alturas y porcentajes de ocupación de suelo, como a la hora de regular la calidad de los paramentos de las construcciones. En principio, en las áreas más visibles debería evitarse la creación de murallas de edificios que cerraran completamente la permeabilidad visual. En cuanto a los tratamientos exteriores de la edificación, lógicamente, las exigencias de calidad deberían elevarse en estos ámbitos.

El Plan Especial debería asegurar, en lo referente a los puntos panorámicos, por una lado, una gran facilidad de acceso y, por otro, el mantenimiento o mejora del paisaje percibido desde ellos.

El análisis de los edificios emblemáticos e hitos visuales debería constituir la base para proceder al diseño de una normativa de protección que asegurara la permanencia de aquellos edificios e instalaciones que forman parte de la imagen de la ciudad y de los ciudadanos.

Finalmente, el análisis detallado de la topografía y las edificaciones posibles en La Isleta ha permitido detectar los puntos en los que éstas sobresaldrán sobre aquella, lo que ha permitido concretar los lugares donde sea preceptivo un tratamiento paisajístico para ocultar la edificación.



### I.2.2.3. Exigencias ambientales y de seguridad

De acuerdo con el análisis de prensa realizado de los dos últimos años, el Puerto de la Luz Las Palmas apenas ha generado problemas de contaminación o de seguridad relevantes. El incendio de unas naves, eficientemente resuelto por los servicios de emergencia, el inicio de una fuga líquida en un contenedor y la denuncia de descargas de aceite en el mar por un buque ruso son las únicas incidencias reseñadas por la prensa regional, entre la multitud de noticias dedicadas al puerto, la mayor parte de ellas relacionadas con los proyectos de transformación para usos de ocio o de ampliación.

No es, por tanto, el de La Luz y Las Palmas un puerto problemático en este sentido.

En cualquier caso, para reducir al mínimo los impactos que el funcionamiento portuario puede generar sobre la ciudad y, especialmente, sobre las áreas más próximas, la Autoridad Portuaria se ha comprometido en una política activa en ese sentido. Dicha política se concreta en dos tipos de medidas. Por un lado, en adoptar como criterio de ordenación de la distribución de actividades en el interior de la zona de servicio, el desplazamiento de aquellas que puedan suponer riesgos en este sentido hacia las áreas de la zona de servicio más alejadas de las áreas habitadas. Por otro, en aplicar rigurosamente los controles previstos para la manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas a granel o contenerizadas.

En el primer caso, se estiman como medidas de mayor alcance para evitar la proximidad entre las áreas habitadas y la manipulación de mercancías de riesgo:

- El traslado de los depósitos de combustible a nuevas localizaciones en el área de Roque Ceniciento.
- La concentración de la manipulación de graneles no alimenticios, en los muelles más alejados de la ciudad, los adosados al dique Reina Sofía.

Complementariamente a estos criterios, el Plan Especial debería prever la ubicación en la zona de servicio de una base conjunta para la localización de los servicios de emergencia, en la que se concentren los medios y la organización necesarios para una pronta respuesta a cualquier incidencia





### I.3. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL



### I.3.1. Objetivos generales

De acuerdo con la problemática detectada y las potencialidades estimadas, el principal objetivo del Plan Especial es lograr compatibilizar dos metas básicas:

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la eficacia funcional de las operaciones portuarias, lo que implica:
  - o Accesos capaces y una estructura viaria interna eficiente.
  - o Suelo ordenado suficiente para cubrir las demandas a medio plazo y posibilitar su solución a largo plazo.
  - o Adecuada distribución de actividades y funciones, con una parcelación adaptada a la gran diversidad de demandas.
  - o Localización de equipamientos y servicios de apoyo a empresas, buques, tripulaciones y empleados.
  - o Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes demandas asociadas al tráfico marítimo.
  
- Por otro, lograr la máxima integración puerto-ciudad, de forma a:
  - o Resolver la interacción puerto-ciudad en lo relativo al tráfico terrestre.
  - o Reducir los posibles impactos urbanos generados por la actividad portuaria (contaminación, accidentes).
  - o Mejorar la integración visual del puerto, entendido éste como paisaje al que se asoma parte de la ciudad y como puerta de entrada de quienes llegan a ella por mar.
  - o Prever la posible transformación del área más urbana hacia usos de Puerto-ciudad

### I.3.2. Objetivos concretos

La compatibilización de ambas series de objetivos se traduce en los siguientes objetivos concretos:



*Relativos a los acceso y estructura viaria interna:*

- Estudiar la posibilidad de proyectar un nuevo acceso al puerto que, junto al existente, garantice la capacidad necesaria a largo plazo, conecte más directamente con las nuevas áreas de desarrollo logístico y enganche fluidamente con la red urbana.
- Completar la red interior de servicio a las nuevas áreas de La Isleta y La Esfinge, clarificando la jerarquía de sus elementos, definiendo con precisión los ramales de acceso a muelles y estacionamientos, diferenciando los elementos vinculantes de los indicativos y diseñando secciones operativas.

*Relativos a la ordenación*

- Dotar de una ordenación general al conjunto de las áreas de expansión del puerto en La Esfinge y La Isleta
- Clarificar la distribución de actividades en el interior del puerto, alejando del borde urbano las de mayores impactos potenciales, relocalizando los depósitos de combustible, agrupando las de carácter terciario, etc.
- Crear un área de transición, que pueda evolucionar hacia usos puerto-ciudad y sirva de charnela al encuentro entre el ámbito del presente Plan Especial y el que desarrolla el área de Santa Catalina-Sanapú (Istmo).

*Relativos a la Normativa*

- Establecer una normativa diferenciada que tome en cuenta la función de cada área y su situación relativa respecto a la ciudad y su incidencia en el paisaje, mediante:
  - o Una regulación de los usos que minimice los posibles impactos de las actividades





- Unas condiciones de edificación que hagan más transparente y de menor altura las construcciones en puntos sensibles visualmente.
- Dentro del marco anterior, permitir una gran flexibilidad en cuanto a ocupación del suelo y alturas, de forma a dar cabida a las variadas demandas de ubicación de actividades que recibe el puerto.

*Relativos a equipamientos y servicios*

- Tratar de establecer una distribución homogénea de los servicios básicos.
- Centralizar los servicios de emergencia en una localización adecuada.
- Introducir módulos de servicio a empresas y personas.
- Crear una red de aparcamientos y regular las dotaciones mínimas en el interior de las concesiones.
- Flexibilizar la localización de las dotaciones, de forma a permitir su traslado cuando ello fuera necesario para permitir una mejor operatividad portuaria





## I.4. ORDENACIÓN ADOPTADA

### I.4.1. Instrumentos de ordenación

Se han adoptado como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio: el Esquema Director y la Calificación del Suelo, que comprende, a su vez, la definición de la Red Viaria y los Equipamientos y la Normativa.

#### Esquema Director

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior. Su explicitación pretende cumplir dos objetivos:

Por un lado, contrastar y asegurar la coherencia funcional del conjunto de determinaciones concretas que el Plan Especial establece en cada área de la zona de servicio.

Por otro, mostrar el encaje de la ordenación portuaria en el entorno territorial y urbano.

Dados sus objetivos, el Esquema Director debe reproducir, en gran parte, los contenidos del Plan de Utilización, recientemente aprobado por el Ministerio de Fomento (agosto 2001).

Sin embargo, trata de ir más allá de una simple definición de usos globales, para configurar una ordenación de conjunto en la que puedan enmarcarse coherentemente las ordenaciones detalladas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio.

En el Esquema Director, se utilizan como elementos principales de definición de la estructura física y funcional de la zona de servicio los siguientes:



- *La delimitación de la zona de servicio* adoptada en el Plan de Utilización y correspondiente a los ámbitos OAS-4 y OAS-5 del Plan General de Las Palmas.
- La identificación en el interior de la zona de servicio, de diversas *áreas funcionales* destinadas globalmente, cada una, a una labor portuaria específica y que son, por tanto, la expresión del destino al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

Las áreas funcionales identificadas en el presente Plan Especial se corresponden, en líneas generales con los usos adoptados en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado en 2001 y su definición detallada se presenta en el capítulo de Normas Urbanísticas de este Plan Especial. Son las siguientes:

Área funcional de ALMACENAJE Y LOGÍSTICA

Área funcional de CONTENEDORES Y RO-RO

Área funcional POLIVALENTE

Área funcional de Terciario Oficinas

Área funcional INDUSTRIAL Y REPARACIÓN NAVAL

Área funcional de GRANELES

Área funcional de TRANSICIÓN MEDIOAMBIENTAL

Área funcional de INFRAESTRUCTURAS PORTUARIAS

- *Las zonas con regímenes administrativos singulares*, que definen recintos de acceso controlado, con su delimitación y puntos de acceso y control, entendiéndose por tales aquellas áreas de la zona de servicio en las que, por motivos funcionales, de seguridad u otros, se limita el acceso de personas o vehículos a las mismas, mediante el establecimiento de diversas formas de control.
- *Las conexiones infraestructurales* de la zona de servicio con el exterior, el viario principal de ésta y los puntos de acceso a las distintas áreas funcionales.

El Esquema Director se presenta grafiado en el Plano nº 1 y se describe en el siguiente apartado.



## La calificación del suelo

La calificación del suelo se realiza en el presente Plan especial a través de la definición de los espacios de servicio público, viario y equipamientos, y de la Normativa

## Definición de la red viaria y los equipamientos

Tiene por objeto precisar los espacios que permanecerán de uso público en el seno de la zona de servicio del puerto, sin que puedan ser ocupados por actividades privadas o institucionales permanentes.

Complementan al Esquema Director, estableciendo el esqueleto, la estructura funcional del conjunto, que dará servicio y soportará a las actividades portuarias y definiendo con precisión la ordenación y la delimitación de las manzanas. No obstante, es conveniente señalar el distinto carácter que algunos elementos viarios, equipamientos y servicios tienen en los puertos en relación a lo que ocurre en las ciudades, debido a la diferente dinámica que tienen y a las distintas funciones que la planificación de estos elementos tiene en cada uno de estos ámbitos.

En efecto, en las ciudades, la mayoritaria propiedad privada del suelo hace que la cantidad y localización, tanto del viario, como de los equipamientos, sea condición indispensable para garantizar la dotación de servicios necesarios en parcelas y actividades privadas, por lo que se consideran una de las determinaciones de los planes con mayor importancia jurídica (propiedad pública), a las que se confiere una validez permanente en el tiempo.

En los puertos, la situación es bien diferente. Primero, porque no existe la propiedad privada, siendo toda la zona de servicio de dominio público, en la que, la Autoridad Portuaria es la única gestora del suelo y no se generan, por tanto, plusvalías inmobiliarias. Segundo, porque los puertos constituyen áreas económicas sometidas directamente a la evolución del comercio marítimo internacional, donde la volatilidad de los tráficos y la variabilidad de la demanda exige una continua adaptación de sus instalaciones a nuevas necesidades y, por tanto, una reconsideración continua de la propia ordenación del suelo.



De esta manera, mientras en las ciudades, la fijación y localización espacial de la red viaria y los equipamientos es una garantía de futuro, en los puertos puede convertirse en una hipoteca que impida su adaptación a las nuevas demandas que, en el contexto de incertidumbre que caracteriza el tráfico marítimo, han adquirido en los últimos años una gran volatilidad.

De ahí que, en la ordenación de los puertos deba combinarse el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita poner en carga el conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir ese proceso de adaptación a la demanda que exige su actividad.

En ese sentido, en el presente Plan Especial y tal como recoge la normativa, se ha optado por establecer dos tipos de elementos viarios, los vinculantes y los indicativos. Los primeros, el viario principal, conforman una estructura viaria que asegura las conexiones terrestres básicas del puerto y que se estima deben permanecer a medio o largo plazo. Los segundos completan esta estructura proporcionando acceso a los muelles y al interior de algunas áreas específicas, pero son susceptibles de modificación a corto plazo, cuando las circunstancias así lo requieran.

En cuanto a los equipamientos y servicios, el Plan no considera vinculante la localización de ninguno de ellos, aunque sí el mantenimiento del servicio que proporcionan, aunque se localice en otros lugares de la zona de servicio y, en el caso, de los deportivos, la superficie de suelo que ocupan.

### La normativa

Se entiende por normativa el conjunto de determinaciones que definen la ordenación detallada de la zona de servicio. Comprende tres tipos de determinaciones:

- La definición de *las Áreas de Normativa*, cuya función es delimitar espacialmente las áreas a las que se aplicará una misma normativa.
- Las *Normas Particulares para cada área*, que tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada parcela de una serie de condiciones urbanísticas. Entre éstas, se han seleccionado:



Las alineaciones y condiciones de parcelación  
Las condiciones de edificación  
Las condiciones de uso  
Las condiciones de acceso y aparcamiento  
Las condiciones de tramitación y desarrollo

Las Normas Particulares para cada área se encuentran recogidas en el Capítulo segundo del Título II de las Normas Urbanísticas.

- Las *Normas Generales*, relativas a las disposiciones generales, régimen del suelo y procedimientos.

#### I.4.2. Esquema Director

Los rasgos principales del Esquema Director propuesto para la zona de servicio del puerto de La Luz y Las Palmas, y expuesto en el Plano nº 1, son:

#### DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio contenida en el Plan de Utilización aprobado en agosto de 2001 por el Ministerio de Fomento, en los ámbitos OAS-4 y OAS-5 del Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas.

#### ÁREAS FUNCIONALES

En cuanto a la disposición de las áreas funcionales, el Plan trata de reflejar las tareas más o menos especializadas que cumplen las distintas áreas de la zona de servicio en la organización de la actividad portuaria. Se diferencian así, las áreas asociadas directamente al movimiento de mercancías o pasajeros en los muelles, distinguiendo aquellas especializadas en algún tipo en particular, de las que concentran las labores de reparación e industria naval o de aquellas que, globalmente, se destinan a almacenaje o a tareas administrativas.



Como se ha indicado, en general, las áreas funcionales del presente Plan Especial responden, tanto en su denominación, como en su asignación espacial, a lo previsto en el Plan de Utilización, con ligeras matizaciones. En conjunto se trata de organizar la zona de servicio en función de las características de las diferentes áreas (accesibilidad, instalaciones portuarias, entorno urbano, etc.), tratando de optimizar su eficiencia funcional y de minimizar sus afecciones al entorno.

En se sentido, se califican:

Con área funcional de *Contenedores y Ro-ro*, el conjunto de plataformas e instalaciones portuarias desarrolladas en torno al muelle de León y Castillo, incluidos los proyectos en marcha. En el Plan de Utilización este área funcional se calificaba de Polivalente.

Como área funcional *Polivalente*, las áreas asociadas a los muelles Refugio, Pesquero y Grande, donde se desarrollan tráficos variados, que van desde los pasajeros y Ro-Ro, a la pesca y el transporte de frutas y otros vegetales. Estas áreas tenían asignado en el Plan de Utilización el mismo uso global, por lo que no se modifican en absoluto sus determinaciones. No obstante, el Plan asume la posibilidad de transformación de parte de esta área, concretamente la que conforman los muelles Pesquero y del Refugio, hacia usos Puerto-Ciudad.

Como área funcional *Terciario Oficinas*, el ámbito definido por los edificios administrativos situados sobre el muelle Primo de Rivera y la pieza adyacente ocupada por depósitos de combustibles, cuya transformación ya propuso el Plan Especial de 1993 y que el presente recoge e impulsa. El Plan de Utilización mantenía dentro del uso global Almacenaje y Logística a buena parte de este área, que ahora se propone destinar a actividades administrativas y, terciarias, en general, para constituirse en un ámbito especializado, estratégicamente situado y que puede cumplir funciones representativas como puerta de entrada a la zona de servicio y a las áreas más especializadas en pasajeros.





Como área funcional *Industrial y Reparación Naval*, la ocupada actualmente por las empresas de reparación naval y la zona de naves asociada a la misma, entre el dique Reina Sofía y la Avenida de Andrés Perdomo. Esta actividad se recogía, igualmente, en el Plan de Utilización, aunque, en este caso, se extiende al conjunto de naves adyacentes a las industrias de reparación naval, la mayoría ligadas a la misma actividad.

Como área funcional *Graneles*, el dique de la Reina Sofía y sus plataformas asociadas.

Como área funcional *Almacenaje y Logística*, el resto de las áreas de actividad de la zona de servicio, entre las que destacan, la zona de naves existente al Noroeste de la Avenida de Andrés Perdomo, la zona franca en desarrollo en la península del Nido, la nueva zona logística a desarrollar en el área de Roque Ceniciento, sobre La Isleta, y los terrenos de relleno proyectado en torno al dique de la Esfinge. Una calificación prácticamente idéntica a la del Plan de Utilización.

Como área funcional de *Transición Medioambiental*, la franja de transición al Paisaje Protegido de la Isleta y los taludes existentes entre el Cebadal y la zona de servicio. Este área no existe como tal en el Plan de Utilización. Su introducción trata de responder con más precisión a las condiciones que derivan de la declaración de La Isleta como Paisaje Protegido y a las características de otras áreas de la zona de servicio.

Como área funcional de *Infraestructura Portuaria*, los diques y protecciones que no tienen otro uso específico. Se trata de un área que también diferencié el Plan de Utilización.

## ZONAS CON REGÍMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES

Dados los problemas de seguridad, tanto de mercancías, como de personas, que el libre acceso de vehículos y peatones introduce en la zona de servicio, es voluntad de la Autoridad Portuaria y objetivo de este Plan promover una precisa delimitación de



las áreas comerciales del puerto que precisan algún tipo de control del acceso. Este objetivo requiere la delimitación de los recintos que disponen de un régimen administrativo singular.

En la zona de servicio objeto del presente Plan Especial existen tres zonas con régimen administrativo singular, con respecto al exterior:

En primer lugar, *el conjunto del ámbito del propio Plan Especial*, que constituye una zona aduanera, el traspaso de cuyos límites exige el cumplimiento de determinadas condiciones y procedimientos.

En segundo lugar, *la Zona Franca*, actualmente en desarrollo sobre la Península del Nido. Esta zona se modifica en el presente plan por un doble motivo. Por una lado, por el trazado del nuevo vial de conexión con el área de Roque Ceniciento, que la divide en dos partes. Por otro, por la posibilidad de expansión que le confieren los rellenos asociados al dique de la Esfinge, posibilidad que queda abierta para ser desarrollada por la Autoridad Portuaria.

Finalmente, *la Zona Especial Canaria* que se aplica a todos los terrenos de expansión logística del puerto en el área de Roque Ceniciento sobre La Isleta y que, en un futuro, podrían constituir, conjuntamente con la actual Zona Franca, un único recinto, con acceso controlado al final de la Avenida de Andrés Perdomo y en el acceso desde el Cebadal.

## CONEXIONES INFRAESTRUCTURALES

Los principales elementos a este nivel son:

- *La definición de tres accesos rodados al puerto*, con funciones diferenciadas:
  - *Un nuevo acceso* a construir desde la prolongación de la Avenida Marítima, subida a El Cebadal, que entraría en el puerto atravesando la actual zona de depósitos de combustible, que ya el anterior Plan Especial declaró fuera de



ordenación y cuyo trazado es, prácticamente, la prolongación del segundo tramo de la Avenida de las Petrolíferas.

Se trata de un acceso que aprovecha la diferencia de rasante entre la Avenida Marítima y el puerto para resolver la entrada a nivel y que realiza a desnivel la incorporación de salida hacia el Sur. Su encuentro con la Avenida de las Petrolíferas se resuelve mediante una glorieta que permite todos los movimientos y hace recomendable transformar en un par complementario de viales de dirección única, la citada Avenida y la calle Guinchete,. En la salida de la glorieta se dispondría el control.

Este nuevo acceso proporcionaría una conexión muy directa con la zona de almacenes y talleres, el dique Reina Sofía, la Esfinge y La Isleta. También proporcionaría un buen acceso al muelle León y Castillo, a través de la glorieta proyectada en su arranque. Por ello, su función principal sería dar cauce de entrada y salida al tráfico pesado y, en general, a las mercancías y desplazamientos asociados.

Se estima que el nuevo acceso debería ser obligatorio para el tráfico pesado y sería utilizado por un porcentaje entre el 60 y el 80%, del tráfico ligero.

De acuerdo con las previsiones de tráfico terrestre y sin perjuicio de las que con más previsión se hagan en su momento, en principio se estima que el nuevo acceso deberá ser capaz de absorber como mínimo una intensidad en hora punta en torno a los 375 y 500 vehículos pesados y 735-1.120 ligeros.



## CONDICIONES DE PROYECTO PARA EL NUEVO ACCESO AL PUERTO

### FUNCIONES:

- Descongestionar Belén María y la bajada desde El Cebadal
- Aumentar la capacidad de acceso al puerto, asegurando los principales movimientos sin condición de parada.
- Canalizar todo el tráfico de pesados del puerto, para el que sería obligatorio, y el de ligeros de sus áreas logísticas.

### LOCALIZACIÓN:

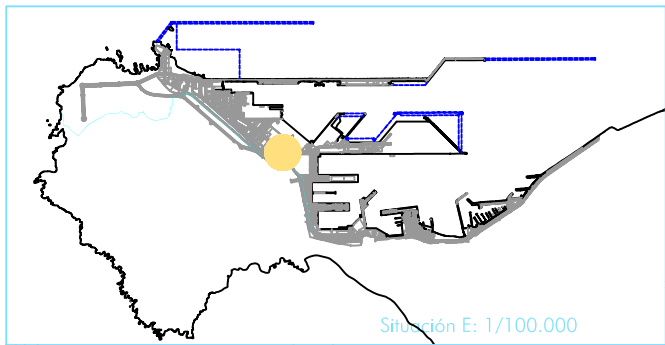
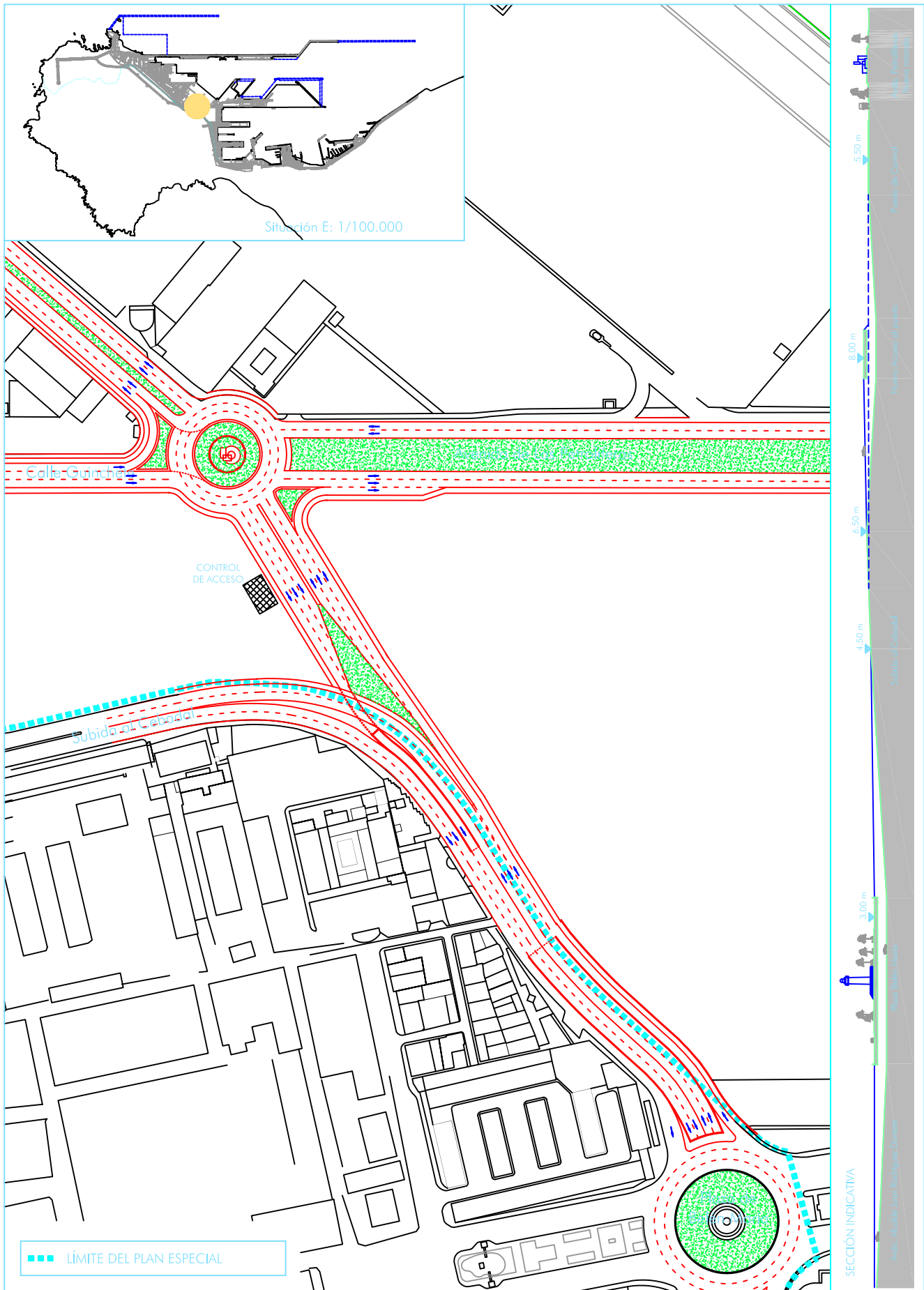
Sobre la curva que marca el inicio de la subida a El Cebadal desde Belén maría, aprovechando, por un lado, el desnivel creciente entre la Avenida y la rasante del puerto y, por otro, el traslado de los depósitos de combustible.

### CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO:

- Movimientos y tipología de soluciones
  - o A. Entrada al puerto desde la Avenida Marítima dirección Norte: ramal a nivel, que se inicia en la salida Norte de Belén María.
  - o B. Salida desde el puerto hacia la Avenida Marítima dirección Sur: ramal soterrado que se incorpora por la izquierda al sentido Sur de la Avenida Marítima.
  - o C. Entrada al puerto desde El Cebadal: sin ramal específico en el nuevo acceso. Podría resolverse:
    - Obligando a los vehículos a un cambio de dirección en Belén María para acceder como en A,
    - Mediante el acceso directo El Cebadal-Puerto, existente en el extremo Norte del primero.
  - o D. Salida del puerto en Dirección a El Cebadal: dos posibilidades:
    - Ramal directo en rampa que se incorpora a la subida a El Cebadal por la derecha.
    - Mediante el acceso directo Puerto-El Cebadal, existente en el extremo Norte de éste.
- Capacidad de diseño

El nuevo acceso deberá ser capaz de absorber como mínimo una intensidad en hora punta en torno a los 375 y 500 vehículos pesados y 735-1.120 ligeros, en el año horizonte 2017.





■ ■ ■ ■ LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## NUEVO ACCESO AL PUERTO

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

- *El acceso existente en la plaza de Belén María*, que se realiza a nivel desde la Avenida Marítima, a través de una glorieta, conectando con otra que distribuye actualmente el tráfico, con sendos giros de 90° y 270° a la calle Miguel Curbelo Espino y a la Avenida de los Consignatarios. Este acceso ya cuenta con sistemas de control.

En la reorganización que permite la construcción del nuevo acceso, su función sería la de proporcionar acceso al área terciaria y a las estaciones marítimas situadas en los muelles Refugio, por traslado de Armas, y Primo de Rivera. Podría especializarse, por tanto, en tráfico ligero.

Una vez en funcionamiento o simultáneamente a la construcción del nuevo acceso, debería redactarse un proyecto para proceder a la adaptación del acceso de Belén María a sus nuevas funciones.

- *La conexión con El Cebadal*, se considera conveniente dejar la opción de entrada y salida de tráfico ligero por El Cebadal, de aquellos vehículo que desarrollen actividades en la nueva urbanización de la Zona de La Esfinge.

- *La definición de un vial principal interno* que, iniciándose en el nuevo acceso y prolongándose por la Avenida de las Petrolíferas y Andrés Perdomo, permitiría dar servicio al área de la Esfinge y entraría en los terrenos de la Isleta, para convertirse en la espina dorsal de las nuevas áreas logísticas (ver sección en esquema adjunto).

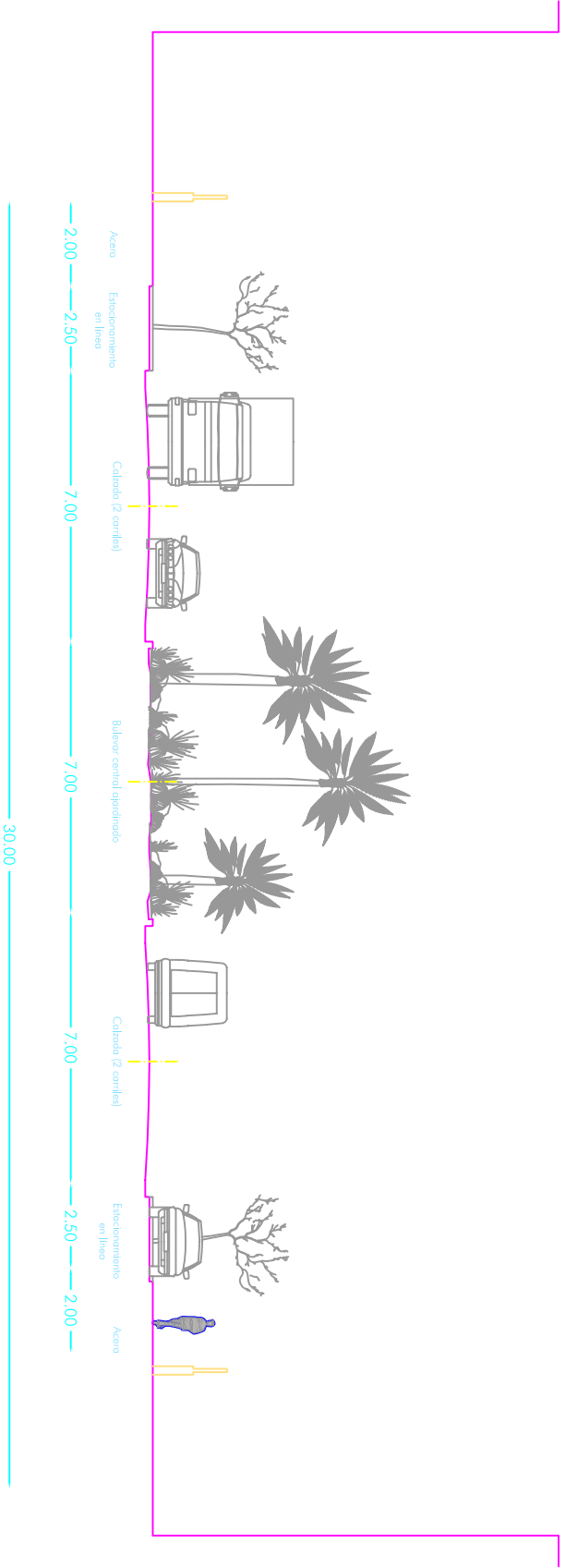
Con una sección de dos carriles por sentido, separados por una mediana, en todo su desarrollo, con la posibilidad de desdoblarse en su tramo más próximo al acceso, aprovechando para ello la dirección salida la calle Guinchete, y con una ordenación que trata de evitar los accesos directos desde parcelas y viales secundarios, este vial dispondría de una gran capacidad de circulación.

El primer tramo de la prolongación de este vial en su acceso al área de La Isleta deberá realizarse con especial atención a su incidencia en el medio y el paisaje litoral y debería contar con un proyecto de Restauración Paisajística que minimice su impacto.





### SECCIÓN DEL EJE PRINCIPAL DEL ÁREA LOGÍSTICA DE LA ISLETA

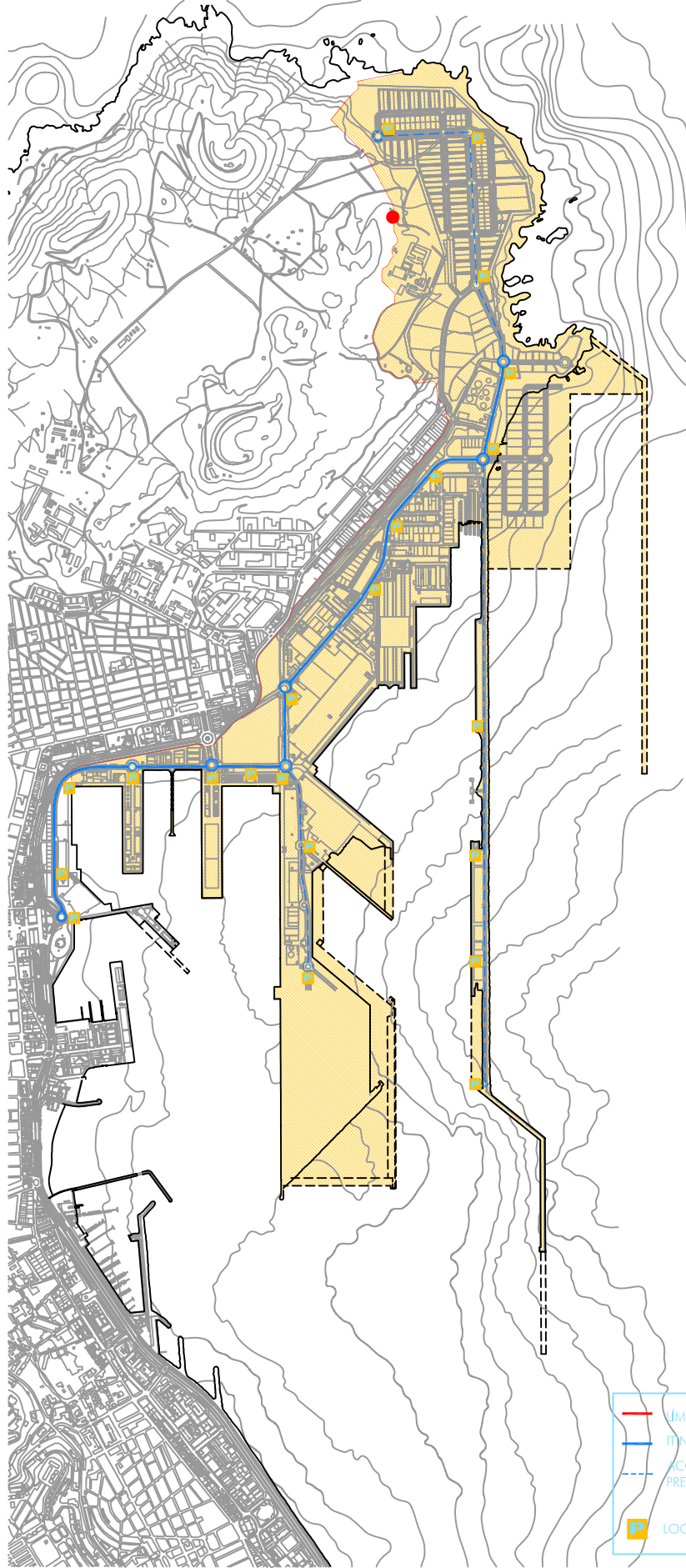


- *La propuesta de una línea de transporte público interna* a la zona de servicio. En una primera fase, esta línea de autobuses partiría del intercambiador de Santa Catalina y recorrería el viario principal del puerto hasta la Península del Nido, es decir, la Avenida de los Consignatarios, Miguel Curbelo Espino, la Avenida de las Petrolíferas y Andrés Perdomo, desde donde volvería a su inicio. Un sistema de llamada, desde terminales situadas en el muelle León y Castillo, sobre el vial de distribución, y en el dique Reina Sofía, permitiría extender el recorrido hacia estos muelles y recoger a empleados y tripulantes. En una segunda fase, el recorrido podría ampliarse a las áreas de La Esfinge y La Isleta a medida que vayan poniéndose en servicio.

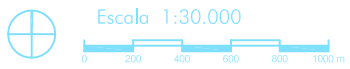
El itinerario de la línea de autobuses propuesta, con la localización de las paradas, se presenta en el esquema adjunto.







- LÍMITE DEL PLAN ESPECIAL
- ITINERARIO PROPUESTO
- - - ACCESO A MUELLES MEDIANTE SOLICITACIÓN PREVIA DE PARADA
- P LOCALIZACIÓN DE PARADAS PROPUESTAS



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
 AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## PROPUESTA DE LÍNEA DE TRANSPORTE COLECTIVO EN EL INTERIOR DEL PUERTO

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

### I.4.3. Calificación del suelo

#### I.4.3.1. Red viaria y equipamientos

Tal como se ha indicado, la organización del viario y los equipamientos en la zona de servicio se realiza estableciendo, por un lado, dos tipos de elementos viarios, los vinculantes y los indicativos y, por otro, identificando la localización de los equipamientos existentes, pero estableciendo la posibilidad de su traslado a otra ubicación en determinadas circunstancias.

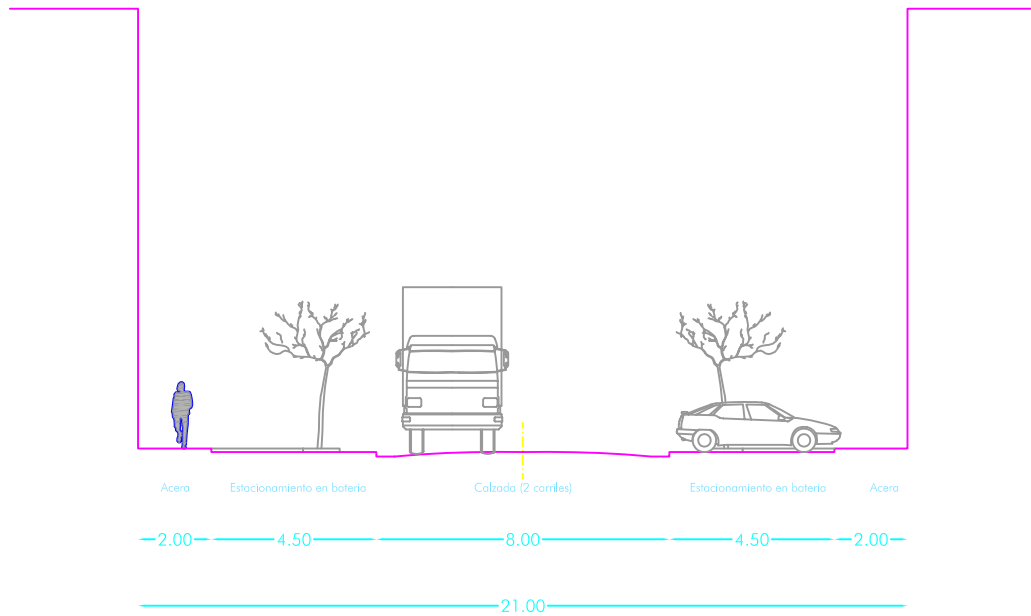
Los elementos vinculantes de la red viaria están constituidos por el nivel jerárquico del viario principal y por los muelles. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y el vial principal interno descrito en el apartado anterior, junto al primer tramo del vial del dique Reina Sofía. Aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la estructuración interna de la zona de servicio.

Los elementos no vinculantes y, por tanto, indicativos de la red viaria son el viario secundario y los accesos a muelles.

El secundario está constituido básicamente por los viales que definen las manzanas de naves situadas en torno a la Avenida de las Petrolíferas (ver sección en esquema adjunto) y por el viario de ordenación de las nuevas áreas. Se trata de calles cuya permanencia garantiza el mantenimiento de la actual ordenación de las concesiones para almacenes y logística, pero cuya permanencia no es obligada y podría ir adaptándose a las necesidades de organización del puerto. En el caso de las nuevas áreas, La Isleta y La Esfinge, la incertidumbre existente en cuanto a la demanda (tamaños, tipos de parcela, etc) hace muy arriesgado fijar unos trazados definitivos que pueden tener que ser modificados incluso antes de que se construyan. Por esa razón, parece más prudente ordenar estas áreas mediante un viario indicativo que permita su ocupación pero que, en su caso, pueda ser adaptado por la Autoridad Portuaria a las necesidades concretas del momento en que se construya.

En este nivel indicativo se incluyen, también, algunos accesos al interior de áreas de actividad, en la zona de las terminales de contenedores, que se estima pueden variar a corto plazo sin que ello afecte a la estructura general y los accesos a muelles que, siempre necesarios, pueden sufrir variaciones en cuanto a su localización a medida que cambia la demanda de atraque y, con ella, los tramos de carga y descarga asociados.





Sección Tipo propuesta



Calle Ibarra y Cía. en la actualidad

Escala 1:200



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## SECCIÓN DEL VIARIO EN ÁREAS DE NAVES Y TALLERES

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

En cuanto a equipamientos y servicios, además de los existentes, el Plan localiza los siguientes:

- Una Estación Depuradora, a construir en el extremo norte de la nueva área logística de la Isleta. Esta depuradora, para la que se reserva más de una hectárea de superficie, podría recoger las aguas procedentes del conjunto del ámbito del Plan especial e incluso de sus zonas adyacentes. Requeriría, probablemente, una estación de bombeo en el entorno del arranque de la península del Nido y su principal colector podría seguir el trazado del vial principal previsto en La Isleta.
- Un Centro de Emergencias, localizado en la nueva entrada proyectada al puerto, en la esquina del área terciaria prevista. En él se concentrarían los servicios específicos de emergencia del puerto, se almacenarían los materiales y medios necesarios y se coordinarían las acciones relacionadas con estas situaciones.
- Un Centro de Servicios a Empresas, situado en el extremo noreste de la antigua parcela de DISA, en un lugar estratégico en relación al área de naves y almacenes del entorno de la Avenida de las petrolíferas. Este centro podría albergar servicios bancarios (cajeros y terminales), de reprografía, de informática y telecomunicación, seguros, bar-restaurante, etc.
- Un Centro de Servicios en La Isleta, en el que se concentrarán, tanto los servicios institucionales necesarios para la gestión del área logística, como los servicios a empresas y personas que requiera, sean de gestión pública o privada.

El Plan confirma los equipamientos y servicios existentes, entre ellos, la planta desalinizadora, que podría cambiar de localización y ubicarse en La Isleta, los campos de deportes, las básculas, estaciones de servicio, casetas de bombas, etc.



#### I.4.3.2. Normativa

La normativa del presente Plan Especial se organiza mediante la división de su ámbito en una serie de áreas sujetas a unas condiciones urbanísticas y de desarrollo homogéneas: las áreas de normativa.

Se establecen cinco áreas de normativa propiamente dichas, es decir, con un ámbito espacial claramente definido en el plano nº 3, a las que se añaden dos más, referidas una a la red viaria y otra a los equipamientos y servicios. Los criterios de diferenciación de estas áreas son propiamente urbanísticos y fundamentalmente referidos a las condiciones de edificación y usos que requieren.

Las condiciones de edificación se refieren fundamentalmente a la ocupación máxima de la parcela por la edificación, a la altura de ésta y a la edificabilidad. En los criterios utilizados para definir estos parámetros se han tratado de recoger tres exigencias básicas y una diferencia sustancial con las áreas urbanas. Las exigencias consideradas han sido:

- Las derivadas de la situación actual, en el sentido de proponer condiciones de edificación que no difieran en mucho de lo existente, para así garantizar la permanencia de las actividades y concesiones existentes.
- Las necesidades funcionales de las actividades a ubicarse en cada área.
- Las exigencias que plantea el entorno urbano, que se han interpretado a través del análisis, por una parte, del entorno inmediato del puerto y, por otra, de las áreas portuarias más visibles desde la ciudad. Con carácter general, a medida que un área portuaria está más próxima a áreas sensibles de la ciudad o es más visible desde ésta, las condiciones, tanto de altura como de ocupación o la edificabilidad se hacen más restrictivas, tratando de reducir la masa posible de construcción.

En lo referente a la diferencia entre las áreas portuarias con las urbanas, se ha considerado el hecho de que, mientras en las urbanas, el agotamiento (y aún la superación) de la edificabilidad permitida es el objetivo perseguido por todos los promotores privados de edificación, porque el valor de ésta aumenta proporcionalmente a aquel, en los puertos, la



edificabilidad proyectada responde exclusivamente a las necesidades funcionales de la actividad, ya que de construirse más de lo necesario se aumentan los costos y, además, se elevan también proporcionalmente, la cuantía de los cánones a pagar anualmente a la Autoridad Portuaria. De esta forma, mientras en las ciudades se debe ser muy estricto en edificabilidades o alturas, en los puertos una cierta holgura en las condiciones de edificación permite aumentar la variedad de demandas que pueden acogerse, sin que la cantidad global de edificación se aumente en proporción a la holgura.

En cuanto a usos permitidos en las diferentes áreas, se ha recurrido a utilizar la clasificación establecida por el vigente Plan general de Ordenación Urbana de Las Palmas, excluyendo los residenciales, expresamente prohibidos por la legislación vigente, completada con algunos más específicamente portuarios. En lo referente a los criterios de aplicación de usos en cada área, se ha tratado únicamente de excluir aquellos claramente incompatibles con la localización y características de cada una, y permitir el resto, de manera a dar cabida a la máxima variedad de demandas.

Con estos criterios, las áreas de normativa adoptadas son las siguientes:

- El *área de normativa Almacenaje y Logística*, que abarca el conjunto de terrenos reservados para la construcción de naves y almacenes, tanto en el entorno de la avenida de las Petrolíferas y la de los Consignatarios, como en las nuevas áreas de La Isleta y La Esfinge.

Con objeto de recoger la incidencia del entorno, en esta área de normativa se han delimitado tres sub-áreas: la actual área de naves en torno a la avenida de las Petrolíferas, en la que se permite la máxima ocupación, al introducir una sección de viales que garantiza la dotación de aparcamientos (ver esquema adjunto); las de las nuevas áreas de La Isleta y La Esfinge, en las que se reduce también la ocupación y la que conforman el resto de los muelles próximos a la ciudad;

En las sub-áreas más próximas a la ciudad de esta área de normativa, no se admite el almacenaje de graneles no alimenticios y los usos específicamente industriales.



En la zona de nueva urbanización en La Isleta, con objeto de reducir su incidencia en el paisaje contemplado desde el mar, se han identificado los tramos de su perímetro costero en los que las construcciones podrían sobresalir sobre la topografía natural resultante, tal como puede observarse en el plano adjunto. En esos tramos, la Autoridad Portuaria desarrollará los oportunos proyectos de acondicionamiento paisajístico para ocultar la edificación.

- El *área de normativa de Almacenaje Descubierta*, destinada a acoger y regular los terrenos de la zona de servicio que se destinan preferentemente al almacenaje de mercancías unitizadas al aire libre y, en particular, contenedores y plataformas rodantes o Ro-Ro. Este área de normativa comprende la práctica totalidad del muelle de León y Castillo y sus plataformas asociadas y en él se opta por una doble regulación de la ocupación del suelo por la edificación, en la que si bien, es relativamente elevada al calcularse por parcela (80%), debe ser muy reducida al computarse globalmente en todo el área (20%). Con esta precisión se quiere garantizar la posibilidad de que nuevas concesiones requieran la construcción de naves asociadas a las plataformas de contenedores y Ro-Ro, manteniendo el conjunto como un área básicamente libre de edificación. Para cumplimentar esta normativa, la Autoridad Portuaria deberá llevar un computo de la ocupación global del área por la edificación y comprobarla al otorgar nuevas concesiones en la misma.
- El área de normativa *Terciario Oficinas*, localizada entre las dos entradas previstas al puerto, agrupando los actuales edificios de oficinas de la Autoridad portuaria y otras instituciones y los terrenos ocupados por depósitos de combustible, cuya remodelación para usos terciarios se propone.

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el desarrollo de un concurso que lo defina en detalle.

- El área de normativa *Terciario Puerto-Ciudad*, localizada sobre los muelles Pesquero y Refugio, en la que se prevé en un futuro no muy lejano, impulsadas por las transformaciones en marcha en la zona del Istmo y por su situación, la localización de actividades náutico-deportivas y terciarias, en general. La normativa abre la puerta a esta transformación, aunque mantiene la vigencia de



los actuales usos, en tanto no se produzcan iniciativas concretas de ordenación y construcción, que deberán iniciarse, al igual que en el área anterior, mediante la convocatoria de un concurso de ideas.

- El área de normativa de *Reparación Naval*, donde se continuaría concentrando las actividades más propiamente industriales del puerto en relación con el buque. Con una baja ocupación de suelo incluye los varaderos y otras instalaciones existentes en el arranque del dique Reina Sofía.
- El área de normativa *Graneles*, que abarca el conjunto del dique Reina Sofía y sus plataformas asociadas, en la que se pretende concentrar el almacenamiento de graneles líquidos y el de los sólidos no alimenticios (materiales de construcción y otros) y la carga y descarga de los mismos.
- El área de normativa de Transición Medio-Ambiental al Paisaje Protegido de la Isleta trata de delimitar y regular los terrenos que, por su pertenencia a ámbitos de protección específicos o por sus especiales características naturales exigen una consideración especial en el marco del Plan Especial. En esta área de normativa se trata por tanto de establecer una regulación que asegure el cumplimiento de los objetivos de protección que se asignan a estos terrenos.

Estas áreas de normativa, cuya regulación precisa se recoge en el título II de la Normativa, se completan como se ha indicado, con la regulación de la red viaria y de los equipamientos. En estas últimas se precisan los elementos vinculantes y no vinculantes y las posibilidades de modificación o traslado de algunos elementos.

#### I.4.3.3. Cumplimiento del Plan General de Las Palmas

Las principales determinaciones del vigente Plan General de Las Palmas relativas al ámbito del presente Plan Especial son las siguientes:

##### Ámbito OAS-04

##### A. Determinaciones





- Uso característico: Dotacional Portuario
- Edificabilidad bruta: 0,80 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Califica la "vía interior como eje vertebrador" y señala la localización de las "conexiones viaria imprescindibles".
- "Establecimiento de las bases en la zona de contacto entre el Puerto y la Ciudad, para la paulatina transformación de este área portuaria al objeto de conseguir compatibilizar las actividades portuarias con las urbanas /sustitución de los depósitos de combustible".

B. Cumplimiento de las determinaciones

Usos: En lo referente a usos, no se incluye el uso hotelero, el único prohibido de los terciarios, pudiéndose considerar el resto incluidos bien en los terciarios, bien, en los dotacionales, en las clases de Administración Pública y Transportes y Comunicaciones.

Edificabilidad: Aplicando la edificabilidad máxima admitida sobre el total de suelo calificado en cada Área de Normativa, se obtiene una edificabilidad bruta de 0,7 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, inferior a la máxima autorizada por el Plan General, como puede apreciarse en el siguiente cuadro.

EDIFICABILIDAD MÁXIMA BRUTA OBTENIDA POR APLICACIÓN DE LA NORMATIVA			
<i>Área de normativa</i>	<i>Superficie (m<sup>2</sup>)</i>	<i>Edificabilidad máxima</i>	<i>Superficie edificable (m<sup>2</sup>)</i>
Almacenaje y logístico A	483.671	1,4	677.139
Almacenaje y logístico B	110.746	1,2	132.895
Almacenaje y logístico C	916.017	1,2	1.099.220
Almacenaje descubierto	807.296	0,4	322.918
Terciario y oficinas	94.521	1,5	141.781
Terciario Puerto-Ciudad	85.100	2,2	187.220
Construcción y reparación naval	232.321	0,5	116.160



Graneles	65.746	0,5	32.873
Transición medioambiental	419.240	-	-
<i>Total ámbito Plan Especial + nuevas ampliaciones</i>	<i>3.940.944</i>		<i>2.710.206 m<sup>2</sup></i>
<b>EDIFICABILIDAD BRUTA:</b>			<b>0,687 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup></b>

El Plan Especial recoge la vía interior señalada en el Plan general, como eje vertebrador, y mantiene como "conexiones viarias imprescindibles, tanto la de Belén María, como la de El Cebadal, añadiendo una nueva.

El Plan Especial recoge el objetivo de compatibilizar puerto y ciudad en la franja de contacto al proponer la reconversión del área de depósitos de combustible en una zona terciaria y al reducir la ocupación de suelo por almacenes en las traseras del muelle del Refugio.

## Ámbito OAS-05

### A. Determinaciones

- Uso característico: Dotacional Portuario
- Edificabilidad bruta: 0,80 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- Dispone las conexiones viarias entre el vial portuario y la ciudad.
- Establece una franja de protección libre de edificación en el cantil costero.

### B. Cumplimiento de las determinaciones

Los usos y la edificabilidad se han justificado en el epígrafe anterior sobre la OAS-4.

El Plan Especial mantiene la conexión viaria con El Cebadal y establece una franja de protección de la costa libre de edificación.



#### **I.4.3.4. Cumplimiento del Decreto 35/1995 sobre contenido ambiental de los Instrumentos de Planeamiento**

##### **4.3.4.1. Consideraciones generales**

El presente Plan Especial tiene por objeto actualizar la ordenación urbanística de una parte de la zona de servicio del Puerto de La Luz Las Palmas, hasta ahora regulada por el Plan Especial del conjunto de la zona de servicio aprobado y vigente desde 1993.

El ámbito territorial a que afecta el Plan comprende varios tipos de áreas:

- Áreas urbanizadas y, en su inmensa mayor parte, ocupadas en la actualidad por edificaciones de muy diverso tipo (naves, silos, edificios terciarios, etc.), plataformas portuarias para almacenaje descubierto, astilleros, viales, etc.
- El área de la Isleta, de nueva incorporación a la zona de servicio del Puerto.
- Las áreas de futura creación mediante rellenos, en torno al dique de la Esfinge y al León y Castillo, en la actualidad consistentes en láminas de agua de mayor o menor calado.

Sobre las áreas ya urbanizadas, el Plan Especial no plantea cambios significativos en las actividades, en los trazados, en los parámetros de ocupación del suelo o en la edificabilidad. En todo caso, las actuaciones mejoran lo existente:

- Alejando de la ciudad, mediante la normativa, las actividades de mayor impacto potencial: la manipulación de graneles no alimenticios.
- Analizando el efecto visual de las construcciones sobre el paisaje y estableciendo, en consecuencia, una gradación en la intensidad de edificación, ocupación del suelo y alturas de la edificación, que trata de evitar impactos negativos.

En consecuencia, se considera que las propuestas del Plan Especial para estas áreas en nada modifican la situación medio-ambiental preexistente y que, en todo caso, la mejoran.



#### Sobre el área de La Isleta:

- El área tiene unas características geológicas, geofísicas y morfológicas de paisaje muy específicas que podrían resumirse en:
  - o Está compuesta por materiales dos ciclos volcánicos (Reciente Inferior – Pleistoceno-Holoceno- y Post-Roque Nublo Inferior –Plioceno), con coladas de lava basálticas y fonolíticas, que alcanzan los 60 metros de espesor en la parte noroccidental.
  - o Una configuración morfológica muy movida, con pendientes importantes en su estado natural (entre los 27º y los 45º) y una serie de concavidades y convexidades alternantes en la zona del acantilado.
  - o Texturas y coloridos propios de su origen volcánico, fracturadas y pardo-negrucos, con escasa relevancia visual de vegetación, que adquieren especial interés paisajístico en su encuentro con el mar, por el fuerte contraste de los dos elementos.
- La disponibilidad para usos portuarios de este área fue legalmente formalizada por la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.
- En cualquier caso, debe subrayarse que su incorporación a la zona de servicio del puerto no la decide el presente Plan Especial, sino que fue promovida por el Plan de Utilización de los espacios portuarios de Las Palmas, definitivamente aprobado por la Secretaría de Estado en agosto de 2001, que la calificaba de Reserva Portuaria, y en cuya tramitación se requirieron los oportunos Informes de las autoridades medio-ambientales.
- Las obras urbanización de la zona logística de La Isleta, en curso en la actualidad y consistentes en la adaptación topográfica del área a sus nuevas funciones, con utilización de los materiales obtenidos por el desmonte en los rellenos de las obras de ampliación del puerto, se incluyeron como parte del “Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de la Luz”, redactado por la Autoridad Portuaria. Dicho Plan, por su alcance, fue sometido a un proceso de consultas por parte del Ministerio de Medio Ambiente que,



mediante resolución de la Secretaría General de 26 de marzo de 2001, determinó que no era necesario someter las obras en cuestión al procedimiento de Evaluación del Impacto Ambiental.

El Plan Especial no hace, por tanto, en La Isleta, sino proceder a la ordenación de un área cuyo destino y topografía ha sido previamente transformados mediante los oportunos procedimientos técnico-administrativos. Por ello, desde un punto de vista ambiental, sólo debería justificar y corregir los posibles impactos que sus determinaciones de ordenación pudieran suponer.

No obstante, con objeto de procurar reducir al mínimo las afecciones paisajísticas que la ocupación por una base logística del área desprotegida de la Isleta pudiera producir, el Plan Especial ha limitado la ocupación del área, dejando en su estado natural una amplia banda litoral y otra de transición hacia el interior y ha establecido varios instrumentos específicos para la reducción de sus impactos. Son estos:

- La redacción de un Proyecto de Acondicionamiento Paisajístico de aquellos tramos de costa, en los que las nuevas instalaciones no resulten naturalmente protegidas por la topografía en la visión desde el mar (buques de pasajeros).
- La redacción de un Proyecto de Restauración Paisajística, simultáneo al del primer tramo del vial principal del puerto en su acceso a La Isleta, cuya finalidad es garantizar la máxima conservación de la banda litoral, de mayor interés paisajístico.
- El establecimiento de condiciones estéticas especiales para todos aquellos paramentos de las edificaciones que puedan ser visibles desde el mar o que conformen el límite de la urbanización con el Paraje protegido.

Sobre las potenciales áreas de relleno en los diques de La Esfinge y León y Castillo:

- Todos estos rellenos fueron incluidos en el "Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz", elaborado por la Autoridad Portuaria, que fue sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, obteniendo declaración positiva, mediante Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente, de 20 de diciembre de 2001.



En definitiva y como en el caso anterior, el Plan Especial sólo debería justificar ambientalmente las consecuencias de la ordenación urbanística que propone para estas áreas, en el caso en que lleguen a emerger mediante rellenos en un futuro.

En resumen, debe subrayarse que, debido a los procedimientos previos de valoración medioambiental, el alcance medio-ambiental del presente Plan Especial se limita a sus propios contenidos, reguladores del desarrollo urbanístico de la zona de servicio. Asimismo, debe resaltarse que el contenido regulador del Plan Especial apenas varía la situación preexistente en las áreas ya urbanizadas, las más próximas al casco urbano, y que las áreas de nueva ordenación se localizan considerablemente alejadas de la ciudad para que su urbanización y edificación tenga efectos significativos sobre ésta.

Es conveniente añadir, por otra parte, en estas observaciones iniciales, que la actitud medio-ambiental del Plan Especial es claramente positiva, tal como se demuestra en algunas de sus medidas, como por ejemplo:

- La intención de reducir el tráfico de automóviles generado por el puerto, y con ello la congestión, el consumo de energía y la contaminación asociada, mediante la previsión de desarrollo de una sistema de transporte público, incluido y valorado en el Programa de Actuación y Estudio Económico Financiero.
- La previsión de un tratamiento paisajístico en el contorno de la Isleta para evitar cualquier incidencia de las nuevas construcciones en su visión desde el mar, también incluido en los instrumentos financieros y programáticos del Plan Especial.

Con independencia de estas consideraciones generales, que muestran la escasa significación medio-ambiental del presente Plan Especial y, sin perjuicio de caer en algunas repeticiones, se presenta a continuación un análisis pormenorizado del contenido del Decreto 35/1995, de 24 de febrero, y de su cumplimentación en este Plan.

#### 4.3.4.2. Cumplimiento del Decreto

Se han seleccionado para su análisis, aquellos epígrafes o artículos del Decreto que son de aplicación a un Plan Especial.



Al tratarse de una figura de planeamiento de desarrollo, está en el supuesto del Capítulo III del Decreto 35/1995, de 24 de febrero, y los artículos específicamente aplicables son: 12, 13.2 (a-f), 14.3 (a-e), 14.4 (a-c), 14.5 (a y b), 14.6, 14.7 y 14.8.

## Artículo 12

El "Plan Especial ..." cumple lo dispuesto en el Artículo 12, puesto que en todo su texto tiene presencia la variable ambiental, que llega a concretarse de manera expresa en algunas determinaciones de la Normativa, sin perjuicio de los análisis de contenido ambiental que en la Memoria y en el documento de Información justifican la ordenación propuesta.

Con carácter general, el Artículo 30 de la Normativa establece que todos los usos y actividades a desarrollar en la zona de servicios del Puerto deben ajustarse a la normativa ambiental vigente en cada momento, con mención expresa a la que en todo caso debe observarse por ser más específica de las actividades y usos más habituales en los puertos.

## Artículo 13.2

En relación con el contenido ambiental de las determinaciones del "Plan Especial ...", éstas se adecuan al carácter de este instrumento y a sus fines específicos, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 13.2 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero:

*a) Medidas de ordenación previstas para evitar, reducir o compensar los efectos negativos significativos sobre el medio ambiente y el paisaje, y, en particular, las siguientes:*

*- Adaptación de la red de comunicaciones propias del sector y de su enlace con el sistema general de comunicaciones a las formas del relieve y a las características geomorfológicas y geológicas del terreno:*

En los Planos de Ordenación 1 y 2 se refleja la red viaria del área portuaria y su enlace con la red de comunicaciones de la Ciudad de Las Palmas. En los gráficos anejos al Artículo 46 de la Normativa se puede apreciar el trazado y las cotas, a grandes rasgos, de los viales en la nueva área portuaria de La Isleta, cuya topografía se justifica para que esta zona pueda mantener una adecuada conexión con el resto de las áreas mediante una explanada aproximadamente al mismo nivel que toda la zona portuaria.

En el Artículo 47 de la Normativa del Plan Especial se determina la obligación de que el proyecto de prolongación del vial principal del puerto hacia el área de la Isleta, incluya



para su tramo inicial un proyecto de Restauración paisajística que minimice su impacto en la banda litoral.

*- Asignación de usos pormenorizados y sus intensidades en función de las características ambientales del territorio ordenado y, en particular, situación de los terrenos destinados a espacios libres y equipamientos, en relación con las redes viaria y peatonal, con las características topográficas y los valores ambientales dignos de ser conservados, garantizando su accesibilidad e integración en la estructura urbanística del plan:*

En el Artículo 40 de la Normativa se establecen diferentes intensidades para las áreas de almacenaje y logística, con menores intensidades de uso en las nuevas zonas a construir en La Isleta y La Esfinge (subárea C), así como en las zonas interiores del Puerto (subárea B), y en la zona de contacto Puerto-Ciudad (subárea D), precisamente con objeto de adecuar su urbanización a las exigencias ambientales y paisajísticas de cada una de dichas áreas.

Con igual criterio, el Artículo 41 de la Normativa regula la intensidad de uso en las áreas de almacenaje descubierto situadas en el eje principal del Puerto.

De igual forma, los espacios libres se regulan en el Artículo 45 de la Normativa, bajo la perspectiva de su consideración como áreas de transición medioambiental, puesto que son las que separan la zona portuaria del Paisaje Protegido de La Isleta.

Todos los espacios libres se encuentran debidamente integrados en la estructura urbanística del "Plan Especial ...", siendo accesible solo el borde litoral de la zona de La Isleta, puesto que el resto debe mantener una topografía acorde con su función de zona de transición hacia el Paisaje Protegido de La Isleta, en un área montañosa de elevadas cotas con respecto a las explanadas portuarias.

*- Ordenación de los volúmenes de las edificaciones en relación con las características del terreno y el paisaje, con establecimiento de criterios para su disposición y orientación en lo que respecta a su percepción visual desde las vías perimetrales, los accesos y los puntos de vista más frecuentes, así como la mejor disposición de vistas de unos edificios sobre otros y del conjunto hacia los panoramas exteriores:*

Las determinaciones de los Artículos 40 y 41 de la Normativa establecen diferentes parámetros para la ordenación de volúmenes y alturas en las distintas áreas y subáreas, que responden al criterio de proteger las perspectivas paisajísticas en la percepción de la imagen del Puerto desde la ciudad y desde la entrada marítima de los





buques, que se analiza en el apartado 5.2 y en el Plano 7 del documento de Información, y en el apartado 2.2 de la Memoria del documento de Ordenación.

En el Artículo 45 de la Normativa se acompañan unos gráficos en los que se justifica la necesidad de protección paisajística de La Isleta con respecto a las visuales desde el mar, y se establecen medidas concretas para asegurarla a medida que se realizan las obras de urbanización de la zona.

*- Conexión del sector ordenado con la trama y el tejido urbanos del entorno inmediato, en su caso, y tratamiento de borde con el suelo rústico:*

La conexión vial con la trama urbana circundante se establece en el Artículo 46 de la Normativa y en el Plano 2 de Ordenación, mediante los accesos a la zona de servicios del Puerto, y los viales principales de carácter vinculante.

En los Artículos 40, 41 y 42 se establecen determinaciones especiales para todas aquellas áreas que están en contacto directo con la trama urbana de la Ciudad, o cuyas perspectivas desde la misma ofrecen mayor sensibilidad.

El tratamiento de borde con el suelo rústico se resuelve mediante las franjas de protección medioambiental, cuya regulación específica se establece en el Artículo 45 de la Normativa.

*- Determinación de las características básicas de las infraestructuras previstas por el plan, con especial referencia a la depuración, reutilización y, en su caso, vertido de las aguas residuales:*

En cuanto a equipamientos, el Artículo 47 de la Normativa asegura la disponibilidad de los suficientes para garantizar un debido tratamiento de las aguas residuales, incluida la localización de una nueva planta depuradora, y otros necesarios para la calidad ambiental y de servicios del conjunto de las zonas portuarias, y establece el carácter vinculante o indicativo de la asignación prevista para cada uno en cada zona del Puerto, en función de su importancia e interés para la calidad.

*- Establecimiento de criterios selectivos o alternativos para el empleo de los materiales y elementos de urbanización, edificación, ajardinamiento y mobiliario urbano, así como de las coloraciones permitidas o recomendadas para los mismos, todo ello tanto en razón a*



*consideraciones perceptivas como a sus posibles efectos sobre la fauna, la flora y el consumo de agua y otros recursos naturales:*

Debido a las características de la zona de servicios del Puerto, de carácter industrial, separada en su mayor parte de la trama urbana de la Ciudad de Las Palmas, y sin relación alguna con elementos de flora y fauna que pudieran aconsejarlo, no se ha considerado necesario establecer ninguna determinación normativa relativa a los materiales o coloración de los elementos de edificación o urbanización, ni con respecto a las zonas ajardinadas del Puerto.

*b) Medidas de protección de los elementos del patrimonio histórico, arqueológico y etnográfico existentes, y de su integración dentro de la ordenación establecida:*

No existen en el ámbito del "Plan Especial ..." elementos del patrimonio histórico, arqueológico o etnográfico a proteger. No obstante lo anterior, y de acuerdo con el análisis que se realiza en los apartados 2.4.3 y 2.4.4 del documento de Información, y del apartado 2.2 de la Memoria, en los Artículos 31 y 32 de la Normativa se protegen determinadas edificaciones por su interés arquitectónico, con su reflejo en el Plano 3 de Ordenación.

*c) Medidas minimizadoras de los efectos ambientales producidos durante la fase de ejecución de la urbanización y edificación, con especial referencia a los siguientes aspectos:*

*- Movimientos de tierra y reutilización del suelo vegetal, su depósito temporal, y los lugares de extracción y vertido de los materiales aportados o excedentes:*

El ámbito del "Plan Especial ..." incluye áreas que aún deben ser objeto de acondicionamiento del terreno mediante la realización de importantes obras de excavación, como es el caso de La Isleta, y otras de infraestructura marítima portuaria, que deben ser creadas mediante rellenos y realización de diques y muelles portuarios.

A efectos de poder evaluar de forma global ambos conjuntos de obras, la Autoridad Portuaria de Las Palmas redactó en su momento dos documentos cuya interrelación está basada en que las obras de excavación que son necesarias pueden proporcionar los materiales precisos para las de relleno y creación de las infraestructuras marítimas portuarias, de tal forma que las primeras no requieran la utilización de otros vertederos de materiales en la Isla, ni las segundas la apertura de nuevas canteras para la obtención de las escolleras y materiales de relleno necesarios.



El primero de ellos, denominado "Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz", recoge todas aquellas actuaciones a desarrollar en los próximos 20 años en los terrenos existentes o en las aguas interiores del Puerto de La Luz, y entre ellas destaca la denominada "Urbanización de la zona logística de La Isleta", en la que se contemplan las excavaciones y movimientos de tierra que son necesarios en esa zona para acondicionar el terreno y permitir su futura urbanización y su conexión con el resto de zona de servicios del Puerto de forma operativa.

Al tratarse de actuaciones de ampliación del Puerto de cierta entidad, dicho documento se sometió a un proceso de consultas por parte del Ministerio de Medio Ambiente, que mediante Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 26 de marzo de 2001, determinó la innecesidad de someter las obras en cuestión al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de manera que las medidas minimizadoras de los impactos que pudieran producir las obras de excavación y urbanización son las establecidas en el propio documento, y mas concretamente, las que se establezcan en los correspondientes proyectos de ejecución de las obras de excavación y urbanización, sin que desde el "Plan Especial ..." sea necesario establecer alguna determinación concreta en este sentido, puesto que se trata de obras a realizar en zonas muy alejadas y desconectadas de áreas urbanas y habitadas.

El otro documento es el "Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz", en el que se recogen todas aquellas actuaciones a desarrollar en los próximos 20 años en las aguas exteriores del Puerto y que suponen una modificación significativa de su configuración exterior, es decir, de la realización de los nuevos diques y explanadas portuarias exteriores.

Este documento fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, obteniendo la Declaración de Impacto Ambiental mediante Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 20 de diciembre de 2001, en la que se establecen con todo detalle las medidas minimizadoras de los efectos ambientales producidos por la realización de las obras correspondientes.

A la vista de lo expuesto, las medidas minimizadoras de los efectos ambientales de los movimientos de tierras que es preciso realizar para poder disponer de manera efectiva de parte de los terrenos que son objeto del "Plan Especial ...", están analizadas en los



documentos mencionados ("Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz" y "Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz" ), y por tanto se justifica que no vengan recogidas de manera expresa en las determinaciones del Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz.

*- Fijación de los procesos, ámbitos y etapas de urbanización y edificación buscando la minimización de las molestias a la población existente o prevista:*

La mayor parte de la superficie que es objeto del "Plan Especial ..." está ya urbanizada y constituye actualmente el grueso de la zona de servicios del Puerto.

No obstante, el "Plan Especial ..." contempla nuevas áreas portuarias que efectivamente es preciso crearlas primero y urbanizarlas después. Concretamente se trata de los terrenos de La Isleta, cuya urbanización requiere primero realizar las necesarias obras de excavación y preparación del terreno, como antes se expuso, y de las nuevas explanadas de La Esfinge, El Nido, la ampliación de las terminales de contenedores del eje Virgen del Pino – León y Castillo, así como la ampliación del muelle adosado al Dique Reina Sofía, que es necesario crear y urbanizar después.

Todas las zonas referidas se encuentran muy alejadas de áreas habitadas de la Ciudad, y en ninguna de ellas, como en el resto del Puerto, está previsto que pueda residir población alguna, ni siquiera de forma esporádica, pues la vigente legislación de puertos prohíbe expresamente cualquier tipo de edificación destinada a residencia o habitación en los puertos estatales.

*d) Medidas correctoras previstas para disminuir los efectos negativos permanentes sobre el medio y rectificar situaciones preexistentes productoras de impacto desfavorable. En particular, se incluirán las necesarias para conseguir las condiciones adecuadas de habitabilidad urbana y de tranquilidad pública en materia de ruido, olores, vibraciones, emisiones luminosas y eliminación de residuos:*

Por lo ya referido en relación con que en la zona de servicios del Puerto no existen áreas residenciales de ningún tipo, no proceden las medidas conducentes a asegurar las adecuadas condiciones de habitabilidad urbana.

En el "Plan Especial ..." no se contempla ninguna actuación que requiera la adopción de medidas correctoras para disminuir los efectos negativos permanentes sobre el medio, y



las únicas previsiones de realización de obras de infraestructura que contempla, han sido sometidas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, estableciéndose en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental las medidas a adoptar.

El resto de las actuaciones o actividades que puedan establecerse en las áreas ordenadas por el "Plan Especial ..." deberán sujetarse a la normativa ambiental aplicable, tal y como el Artículo 30 de la Normativa del mismo establece con carácter general.

*e) Condiciones ambientales que han de cumplir el proyecto de urbanización y otros instrumentos urbanísticos que para su ejecución pudiera admitir el plan:*

Los proyectos de urbanización que se derivan del el "Plan Especial ..." pueden situarse bien en la zona de La Isleta y en la ampliación del muelle adosado al Dique Reina Sofía, o bien en las nuevas explanadas portuarias a crear, concretamente junto al Dique de La Esfinge, en la ampliación de las terminales del eje Virgen del Pino – León y Castillo.

Con respecto a las primeras, que están incluidas en el ya citado "Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz", en dicho documento se establecen lasa condiciones ambientales generales a las que deben sujetarse, sin perjuicio de las determinaciones que le pueda ser aplicable de acuerdo con el Artículo 30 de la Normativa del "Plan Especial ...". Como ya se ha referido, dicho documento no requiere su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Con respecto a las segundas, las obras de urbanización posteriores a la propia creación del suelo, vienen recogidas en el "Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz", en el que se incluyen las condiciones ambientales a seguir durante las obras de urbanización, que están complementadas, además, por las determinaciones de la Declaración de Impacto Ambiental de la que fue objeto.

Además de los proyectos de urbanización, la ejecución del "Plan Especial ..." puede requerir de Estudios de Detalle, que por su naturaleza no requieren del establecimiento de otros condicionantes ambientales distintos de los que con carácter general deben seguirse por todas las actuaciones de ejecución del "Plan Especial ...".



*f) Programa de actuaciones positivas de contenido ambiental, con valoración económica, forma de gestión y plan de seguimiento:*

En el Estudio Económico Financiero del "Plan Especial ..." figuran las actuaciones de carácter ambiental a desarrollar, con indicación de su coste estimado y de que su ejecución corresponde a la Autoridad Portuaria de Las Palmas con cargo a sus propios presupuestos. Entre ellas figuran:

Tratamiento paisajístico de los tramos desprotegidos de La Isleta  
Estación Depuradora  
Centro de Emergencias  
stablecimiento de una línea de autobuses

El presupuesto que dedicará la Autoridad Portuaria para la puesta en marcha de estos servicios, con independencia de sus costes de funcionamiento, se ha estimado en el Plan Especial en más de 1,9 millones de euros (apartado II.3).

### Artículo 14.3

En relación con el contenido ambiental de la documentación del "Plan Especial ...", estas se adecuan al carácter de este instrumento y a sus fines específicos, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 14.3 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero.

Así, en cuanto a la Memoria, de acuerdo con el Artículo 14.3:

*a) Justificación, en su caso, del contenido ambiental específico asumido por el instrumento de planeamiento, conforme a lo señalado en el apartado anterior:*

El "Plan Especial ..." tiene por objeto el ordenar un sistema general, y por lo tanto no requiere un contenido ambiental específico.

No obstante lo anterior, el "Plan Especial ..." ha desarrollado el contenido ambiental que se ha estimado necesario en función de los objetivos y criterios de la política portuaria de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, sin perjuicio de la que es propia de otros documentos y proyectos. Así, en los apartados 2.3, 2.6 y 5.2, y en los planos 2, 6 y 7 del documento de Información, y en los apartados 2.2, 3 y 4 de la Memoria de Ordenación, se desarrollan los análisis con mayor contenido ambiental.



*b) Información urbanística orientada específicamente a la redacción del plan, que incluirá un inventario territorial con el siguiente contenido:*

*- Características y delimitación espacial de las variables ambientales significativas que puedan encontrarse dentro de los límites de actuación, destacando aquellas que puedan constituir una limitación de uso así como las que potencialmente puedan sufrir mayores alteraciones en el desarrollo de las determinaciones del planeamiento. Específicamente se analizarán las características geomorfológicas, geotécnicas y topográficas del terreno, así como las características paisajísticas del lugar desde los puntos de vista más frecuentes:*

El terreno sobre el que se desarrolla el "Plan Especial ..." puede clasificarse en tres grandes grupos:

El primero, que es que posee mayor extensión con creces, es la actual zona de servicios del Puerto, construida hace años mediante las correspondientes obras de infraestructura marítima, rellenos y urbanización, que está ocupada y en plena actividad portuaria.

El segundo lo integra la superficie desafectada del Paisaje Protegido de La Isleta, que solo puede tener utilidad portuaria una vez que se realicen las obras de excavación y preparación del terreno, tal y como se reconoce en la propia Ley 11/1999, de 13 de mayo, de modificación puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias.

Y el tercero lo integra la superficie que debe ser rellenada en el mar como consecuencia de las obras previstas en los ya citados "Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz" y "Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz", que a efectos de su ordenación y regulación urbanística están recogidas en el "Plan Especial ...".

Debido a la singularidad en cuanto a la naturaleza del suelo ordenado por el "Plan Especial ...", no resulta procedente este caso el análisis de las características geomorfológicas, geotécnicas o topográficas del terreno, con vistas a ser incluidas en un inventario territorial.



En la documentación del "Plan Especial ..." se recogen todas las variables ambientales significativas presentes en su ámbito y en su entorno inmediato, así como las características paisajísticas desde los puntos de vista más frecuentes, concretamente en los apartados 2.6 y 5.2, y en el plano 7 del documento de Información, y en los apartados 2.2, 3 y 4 de la Memoria de Ordenación, sin perjuicio de lo establecido en las determinaciones de la Normativa y en los planos, que han sido objeto de análisis en apartados anteriores sobre lo dispuesto en el Artículo 13.2 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero.

*- Inventario y localización de los elementos naturales y culturales existentes, con especial referencia a los que se encuentren protegidos por la legislación vigente o sean merecedores de protección en el contexto del ámbito sometido a ordenación:*

En el ámbito del "Plan Especial ..." no existen elementos naturales y culturales protegidos, pero no obstante lo anterior, en el mismo se establece la protección necesaria para determinadas edificaciones, y se identifican las áreas en las que debe limitarse su uso en consideración de su interés ambiental o paisajístico (en los apartados ya referidos de los documentos de Información y Ordenación), lo cual tiene su reflejo en las propias determinaciones de la Normativa y los planos de ordenación, como ya se ha expuesto.

*- Tipología y localización de impactos ambientales preexistentes:*

No se han detectado impactos ambientales preexistentes que puedan ser tratados y analizados en el "Plan Especial ...".

*c) Diagnóstico ambiental del ámbito ordenado, con descripción de la problemática ambiental preexistente y caracterización y delimitación espacial tanto de las limitaciones de uso como de los elementos o áreas de valor natural o cultural que deberán ser sometidos a un régimen de protección:*

Además de las edificaciones sometidas a su régimen de protección por el "Plan Especial ...", este prevé otras actuaciones de tratamiento ambiental encaminadas a asegurar una adecuada transición hacia el Paisaje Protegido de La Isleta, o a la conservación de las características morfológicas y paisajísticas de toda la franja litoral de La Isleta contenida en el ámbito del "Plan Especial ...", lo cual se incluye, como ya se ha expuesto, en diversos apartados de los documentos de Información (2.6, 5.2 y plano





7) y Ordenación (2.2 y 3), y en la propia Normativa (Artículo 45), en el Estudio Económico Financiero, y en el plano 3 de ordenación).

*d) Objetivos y criterios ambientales referidos a la protección y mejora del patrimonio natural y cultural en relación, en su caso, con los definidos para el sector en el planeamiento de rango superior:*

No existen, en ámbito del "Plan Especial ...", objetivos ni criterios ambientales de protección definidos por instrumentos de planeamiento de rango superior.

No obstante lo anterior, los objetivos y criterios ambientales se concretan a grandes rasgos en el apartado 3 de la Memoria de Ordenación, y se contienen y desarrollan en los apartados 2.6, 5.2 y plano 7 del documento de Información, y en el apartado 2.2 de la Memoria de Ordenación, sin perjuicio de la introducción de determinaciones específicas en la Normativa (Artículos 31, 32 y 45) y en el plano 3 de ordenación.

*e) Evaluación de las consecuencias ambientales de las determinaciones del plan, comprendiendo los siguientes apartados:*

*- Identificación de los parámetros ambientales que podrán ser afectados y de los procesos que podrán inducirse en la aplicación de las determinaciones del plan:*

No se han detectado parámetros ambientales que pudieran ser afectados como consecuencia de la aplicación de las determinaciones del "Plan Especial ...", salvo los parámetros paisajísticos derivados de la urbanización y posterior edificación de las nuevas áreas portuarias.

En cualquier caso, el desarrollo de cualquier actividad o uso en la zona de servicios del Puerto estará sujeto a la normativa ambiental aplicable, y en tal sentido se expresa el Artículo 30 de la Normativa específica del "Plan Especial ...".

*- Caracterización de los efectos ambientales derivados de la aplicación de las determinaciones del plan, estableciendo su relación de causalidad, duración, extensión, singularidad, reversibilidad, capacidad de recuperación, signo, magnitud y significado:*



No procede en este caso la caracterización de posibles efectos ambientales derivados de la aplicación de las determinaciones del "Plan Especial ...", puesto que no se han identificado.

Las consecuencias de las determinaciones del "Plan Especial ..." a efectos paisajísticos en las nuevas áreas portuarias, serán de carácter permanente, localizadas en las zonas delimitadas, admitiéndose casos puntuales que puedan rebasar de forma justificada los parámetros de altura establecidos con carácter general en algunas áreas, y tienen como fin el propio y consustancial con el desarrollo de nuevas superficies al servicio de la actividad del Puerto.

- Descripción y análisis de las alternativas contempladas, expresando sus efectos diferenciales sobre el medio ambiente y justificación detallada de la solución adoptada en relación con el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales establecidos:

El objeto del "Plan Especial ..." es la ordenación de la actual zona de servicios del Puerto, así como la de las nuevas áreas a crear en virtud de los ya citados "Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz" y "Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz".

El marco general bajo el que se contempla la ordenación del "Plan Especial ..." viene determinado, tal y como se expresa en los apartados 1.1 y 1.2 de la Memoria de Ordenación, y en el apartado 5.1 del documento de Información, es el "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Gran Canaria", aprobado por Orden del Ministerio de Fomento 1 de agosto de 2001.

El análisis y la descripción de las diferentes alternativas para el desarrollo de la actividad portuaria se ha realizado en los documentos específicos para ello, es decir, en los dos antes referidos, que fueron sometidos, en su momento, a sendos procesos de evaluación de sus posibles consecuencias ambientales, estableciéndose en cada caso la resolución procedente por parte del Ministerio de Medio Ambiente, como órgano ambiental competente, con las determinaciones necesarias para asegurar el cumplimiento de los objetivos y criterios ambientales establecidos.

*- Descripción y justificación del conjunto de medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias contenidas en el propio instrumento o remitidas a sus instrumentos de*



*desarrollo, incluyendo la justificación del cumplimiento y aplicación de las medidas ambientales establecidas para el ámbito ordenado en el planeamiento general o territorial que se desarrolla:*

Tal y como se ha expuesto en apartados anteriores, el "Plan Especial ..." contempla en los apartados 2.6 y 5.2, y en el plano 7 del documento de Información, así como en los apartados 2.2 y 3 de la Memoria de Ordenación, los elementos que justifican las determinaciones protectoras desarrolladas en la Normativa y en los planos de ordenación.

En cuanto a las medidas correctoras o compensatorias, no se han establecido al no haberse detectado afecciones derivadas de las determinaciones del "Plan Especial ..." que pudieran justificar su inclusión en el mismo.

- *Descripción de los recursos naturales cuya eliminación o utilización se considera necesaria para la ejecución del planeamiento. En particular, se justificará la cantidad y procedencia de las aguas a emplear así como métodos o instalaciones previstas para su captación, depuración y reutilización o vertido:*

Las obras de infraestructura marítima y portuaria que es necesario realizar para la obtención de las nuevas superficies portuarias contempladas en el "Plan Especial ...", han sido analizadas en el "Plan Director de Actuaciones Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz" y en el "Proyecto Básico de Actuaciones para la Ampliación del Puerto de La Luz", documentos que en su día fueron objeto de evaluación ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente. En dichos documentos, y en las resoluciones adoptadas en cada caso, ya mencionadas, se establecen los criterios para la utilización y gestión de los recursos naturales necesarios para realizar dichas obras.

Por lo demás, la ejecución del "Plan Especial ..." no requiere la utilización ni la eliminación de otros recursos naturales.

El abastecimiento de aguas en la actual zona de servicios del Puerto se realiza a través de la empresa municipal de aguas de Las Palmas, en virtud de un convenio suscrito entre la Autoridad Portuaria de Las Palmas y el Ayuntamiento de la Ciudad. La dotación de agua en las nuevas zonas portuarias que el "Plan Especial ..." contempla se realizará también mediante la ampliación de la red de abastecimiento actual a través de la misma empresa municipal de aguas, aunque para su eliminación el "Plan Especial ..." prevé la



dotación de una nueva planta depuradora, que se justifica en el apartado 4.3.1 de la Memoria de Ordenación.

#### Artículo 14.4

En cuanto al contenido de los planos del documento informativo en relación con el Artículo 14.4 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero:

*4. Entre los planos de información, deberán figurar los que hagan referencia a los siguientes aspectos:*

*a) Definición gráfica de los aspectos de la información urbanística reseñados en el apartado 3.b) del presente artículo:*

En el plano 7 del documento informativo se reflejan los aspectos esenciales de la percepción urbana del Puerto y del paisaje portuario, que son los que conducen a una regulación especial de la Normativa en las áreas más sensibles a estos efectos, y procurar así que el desarrollo de las áreas portuarias no perjudique los valores paisajísticos señalados.

No existen en el ámbito del "Plan Especial ..." elementos protegidos, u otros naturales o culturales relevantes que merezcan su inclusión en los planos de información.

*b) Expresión gráfica del diagnóstico ambiental:*

Al no existir en el ámbito del "Plan Especial ..." elementos relevantes desde el punto de vista ambiental en cuanto a la ordenación, no se ha considerado necesario incluir en la documentación gráfica información sobre diagnóstico ambiental del área.

*c) Definición sintética de las alternativas planteadas.*

El objeto del "Plan Especial ..." es simplemente la ordenación de la actual zona de servicios del Puerto y de las nuevas superficies adscritas al mismo, sin que se haya considerado necesario reflejar diferentes alternativas en cuanto a dicha ordenación,



puesto que en ningún caso podrían ser significativas o relevantes desde el punto de vista ambiental.

#### Artículo 14.5

En cuanto al contenido de los planos del documento de ordenación en relación con el Artículo 14.5 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero:

*Los planos de ordenación del planeamiento de desarrollo, entendiendo éste como instrumento finalista y de ordenación, cumplirán las siguientes condiciones:*

*a) Se redactarán con el nivel de concreción preciso para proporcionar una imagen acabada de la alternativa morfológica que plantea, incluyendo la documentación gráfica necesaria para una mejor comprensión de las características físicas de la misma, a los efectos de una total percepción por el órgano que tenga encomendada su aprobación definitiva:*

Los planos de ordenación 1, 2 y 3 contienen la información suficiente para ofrecer una imagen acabada de la morfología que puede presentar el conjunto de las áreas ordenadas, si bien en la Memoria (apartados 4.2 y 4.3) y en la Normativa (Artículo 45) se contiene información gráfica complementaria del texto, a efectos de una mejor comprensión y justificación de su contenido.

*b) Incluirán planos y documentos gráficos en que se analice el impacto paisajístico de la actuación, desde los puntos de vista habituales, mediante perspectivas u otros medios de representación, de las situaciones actual y prevista, y su contraste con el medio rural o el tejido urbano adyacente:*

No se ha considerado necesario expresar de forma gráfica una imagen de las zonas ordenadas por el "Plan Especial ...", puesto que no se trata de nuevas actuaciones a realizar sino que se refieren a zonas ya urbanizadas en su mayor parte, y además la propia movilidad y variabilidad de la actividad portuaria impide ofrecer una imagen fija, estática o final de los procesos de urbanización y edificación de la zona de servicios.

#### Artículo 14.6

En cuanto al contenido de la Normativa en relación con el Artículo 14.6 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero:



*Las Ordenanzas reflejarán, además del contenido exigido en la legislación urbanística, las determinaciones establecidas en el artículo 13 que tuvieran un carácter normativo:*

Tal y como se ha expresado en el apartado correspondiente al Artículo 13 con respecto a las determinaciones del "Plan Especial ..." , en las Normas particulares de cada área se contienen las ordenanzas mediante la que se concretan los objetivos ambientales señalados.

## **Artículos 14.7 y 14.8**

En cuanto al contenido del Estudio Económico Financiero en relación con el Artículo 14.7 y 14.8 del Decreto 35/1995, de 24 de febrero:

*El Plan de Etapas incorporará el programa de actuaciones con contenido ambiental, describiendo la forma de gestión y señalando los parámetros objeto de control:*

En los apartados 1 y 2 del Programa de Actuación del Estudio Económico Financiero se incluye el Plan de Etapas para la ejecución del "Plan Especial ...", con el detalle de las diferentes actuaciones y la asignación prevista para su realización, sin que se haya estimado necesario establecer parámetros de control dada la naturaleza de las actuaciones.

*El Estudio económico-financiero incluirá la evaluación económica de la implantación y gestión de las medidas ambientales programadas:*

En el apartado 3 del Estudio Económico Financiero se incluye una evaluación económica de todas las actuaciones programadas, entre las que se incluyen las que tienen un contenido ambiental específico, con independencia de que el desarrollo de actuaciones en algunas zonas señaladas en el Artículo 45 de la Normativa requiere la redacción previa de un proyecto de acondicionamiento paisajístico en el momento de plantearse las edificaciones en el área, que es algo que no puede programarse dentro de las actuaciones para la ejecución del "Pan Especial ..." puesto que se trata del desarrollo del suelo portuario a través de los diferentes operadores.



## II. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO



## II.1. INVENTARIO DE ACTUACIONES





### II.1.1. Actuaciones previstas

Debe precisarse de entrada que, a efectos de su inclusión en el Estudio Económico-Financiero del presente Plan Especial, únicamente se consideran aquellas obras y proyectos que se refieren específicamente al desarrollo de la ordenación y de la urbanización, en sus elementos de utilización pública. Es decir, las que derivan básicamente de la construcción de la red viaria, los equipamientos y los servicios, excluyéndose las tareas de mantenimiento, limpieza o control de la urbanización cuyos costos quedarán asignados a las partidas correspondientes del presupuesto ordinario.

No se contabilizan, por tanto, en este estudio, los proyectos y obras portuarias que sean necesarias para generar o proteger los terrenos cuya urbanización se propone, ni tampoco, los correspondientes a la construcción de edificios e instalaciones por los concesionarios.

De acuerdo con esos criterios, el desarrollo completo del Plan Especial comportaría la realización de las siguientes actuaciones:

- Nuevo acceso al puerto
- Nueva glorieta en la Avenida de las Petrolíferas.
- Puesto de control en nuevo acceso
- Remodelación de la Avenida de las Petrolíferas.
- Remodelación de la calle Guinchete
- Nueva área terciaria
- Nuevos aparcamientos en Miguel Curbelo Espino
- Vial principal en La Isleta
- Tratamiento paisajístico de los tramos desprotegidos de La Isleta
- Aparcamiento de pesados en La Isleta
- Vial de acceso a los rellenos de la Esfinge
- Viales secundarios en La Isleta
- Viales secundarios en La Esfinge
- Cierre avenida de los Consignatarios, con paso para autobuses
- Remodelación accesos muelles Pesquero y Grande.
- Remodelación de accesos a los muelles Gran Canaria y Virgen del Pino
- Estación Depuradora



Centro de Emergencias

Centro de Servicios a Empresas

Centro de Servicios en La Isleta

Establecimiento de una línea de autobuses



## II.2. PROGRAMA DE ACTUACIÓN



### II.2.1. Asignación de actuaciones

El objetivo de este apartado es proceder a la asignación de las actuaciones previstas en el Plan Especial a los diversos agentes que pueden operar en el interior de la zona de servicio del puerto.

Lógicamente, la mayor parte de los proyectos previstos son responsabilidad exclusiva de la Autoridad Portuaria. No obstante, algunos de ellos pueden ser de financiación mixta, en los que, además de la Autoridad Portuaria, participen otros agentes, tanto institucionales como privados.

En principio, se ha adoptado el criterio de asignar a la Autoridad portuaria todas aquellas obras interiores al ámbito, cuya finalidad es mantener o mejorar el funcionamiento de la actividad portuaria y de proponer una financiación compartida para aquellas otras que:

- Se desarrollen, al menos parcialmente, en el exterior de la zona de servicio.
- Cumplan funciones de servicio al exterior
- Alberguen servicios de instituciones distintas de la Autoridad Portuaria
- Sean susceptibles de desarrollo por la iniciativa privada.

Con estos criterios y teniendo en cuenta los ámbitos y formas de funcionamiento habituales de cada uno de los posibles operadores, se ha procedido a la siguiente asignación de actuaciones:

#### A. Actuaciones asignadas directamente a la Autoridad Portuaria:

Nueva glorieta en la Avenida de las Petrolíferas.  
Puesto de control en nuevo acceso  
Remodelación de la Avenida de las Petrolíferas  
Remodelación de la calle Guinchete  
Nuevos aparcamientos en Miguel Curbelo Espino  
Vial principal en La Isleta  
Proyecto de Restauración Paisajística en primer tramo del vial en La Isleta  
Tratamiento paisajístico de los tramos desprotegidos de La Isleta  
Aparcamiento de pesados en La Isleta  
Vial de acceso a los rellenos de la Esfinge



Viales secundarios en La Isleta  
Viales secundarios en La Esfinge  
Remodelación accesos muelles Pesquero y Grande  
Remodelación de accesos a los muelles Gran Canaria y Virgen del Pino  
Cierre avenida de los Consignatarios, con paso para autobuses  
Establecimiento de una línea de autobuses interna

B. Actuaciones de participación mixta

Con el Ayuntamiento y la Comunidad Autónoma

Nuevo acceso al puerto

Centro de emergencias

Con el Ayuntamiento, en caso de dar servicio a áreas exteriores:

Estación Depuradora

Con iniciativa privada

Centro de Servicio a Empresas

Nueva área terciaria

Con otras administraciones y organismos e iniciativa privada

Centro de Servicios en La Isleta



## II.2.2. Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria

Los Planes Especiales tienen vigencia indefinida, es decir, sus determinaciones no tienen un período de tiempo para llevarse a la práctica, tras el cual perderían su condición legal. Esta característica que los diferencia de los planes generales, hace que la ordenación contemplada en aquellos deba entenderse como una imagen final a la que tenderán las actuaciones de los agentes, pero cuya consecución no es preciso programar temporalmente. De hecho, un Plan Especial puede presentar una opción y un modelo de ordenación a largo plazo, del que la autoridad responsable apenas prevé la realización de una mínima parte en un medio plazo.

No obstante, con objeto de disponer de un posible calendario de desarrollo de los nuevos elementos que el Plan especial incorpora, se ha considerado conveniente programar de forma indicativa aquellas propuestas cuyo desarrollo se considera factible en un horizonte temporal de 15 años, que se divide en tres etapas de cinco años.

La distribución de las actuaciones en estos tres períodos se ha realizado atendiendo, por un lado, a la urgencia de las actuaciones, por otro, a la secuencia lógica de su realización.

De esta manera se ha llegado a la siguiente programación:

### PRIMER QUINQUENIO (2003-2007)

- Nuevo acceso al puerto
- Nueva glorieta en la Avenida de las Petrolíferas
- Puesto de control en nuevo acceso
- Vial principal en La Isleta, Fase I
- Proyecto de Restauración Paisajística en primer tramo del vial en La Isleta
- Tratamiento paisajístico de los tramos desprotegidos de la Isleta, Fase I
- Cierre de la avenida de los Consignatarios, con paso para autobuses
- Estación Depuradora
- Centro de Servicios a Empresas
- Establecimiento de una línea de autobuses interna



## SEGUNDO QUINQUENIO (2008-12)

Vial principal en La Isleta, Fase II  
Tratamiento paisajístico de los tramos desprotegidos de La Isleta, Fase II  
Aparcamiento de pesados en La Isleta  
Vial de acceso a los rellenos de la Esfinge  
Viales secundarios en La Isleta, Fase I  
Centro de Servicios en La Isleta, Fase I  
Remodelación de la Avenida de las Petrolíferas  
Remodelación de la calle Guinchete  
Nueva área terciaria Fase I  
Centro de Emergencias  
Nuevos aparcamientos en Miguel Curbelo Espino  
Remodelación accesos muelles Pesquero y Grande  
Remodelación de accesos a los muelles Gran Canaria y Virgen del Pino

## TERCER QUINQUENIO (2013-2017)

Viales secundarios en La Isleta, Fase II  
Centro de Servicios en La Isleta, Fase II  
Viales secundarios de La Esfinge  
Nueva Área Terciaria, Fase II



## II.3.- EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS





Utilizando precios medios habituales, en 2002, se ha procedido a estimar globalmente los costos de las actuaciones asignadas a la Autoridad Portuaria programadas en los dos quinquenios establecidos. El resultado obtenido ha sido el siguiente:

### EVALUACIÓN DEL COSTO DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS

<i>Actuación</i>	<i>Presupuesto</i>
<i>Primer quinquenio (2003-2007):</i>	<i>Miles de euros</i>
Nuevo acceso al puerto (80%)	2.000
Nueva glorieta en la Avenida de las Petrolíferas	300
Puesto de control en nuevo acceso	100
Vial principal en La Isleta, fase I (600 ml)	1.500
Restauración Paisajística en vial Isleta	500
Tratamiento paisajístico de La Isleta, Fase I (400 m)	75
Cierre de la Av. de los Consignatarios	100
Estación Depuradora (50 %, 5.000 viv.)	1.500
Centro de Servicios a Empresas (25 % de 1.000 m <sup>2</sup> )	150
Centro de Servicios en La Isleta, Fase I (5% de 5.000 m <sup>2</sup> )	150
Establecimiento línea de autobuses	100
<i>Total primer quinquenio : 6.475.000 euros</i>	
<i>Segundo quinquenio (2007-2012):</i>	<i>Miles de euros</i>
Vial principal en La Isleta, Fase II (1.800 ml)	4.500
Tratamiento paisajístico de La Isleta, Fase II (400 m)	50
Aparcamiento de pesados en La Isleta	100
Vial de acceso a los rellenos de La Esfinge	100
Remodelación de la Avenida de las Petrolíferas	80
Remodelación de la calle Guinchete	60



Viales secundarios en La Isleta, Fase I	1.000
Nueva área terciaria (25 % de 7.000 m <sup>2</sup> )	1.100
Centro de Emergencias (80 %)	240
Nuevos aparcamientos en Miguel Curbelo Espino	60
Remodelación accesos muelles Pesquero y Grande	60
Remodelación accesos muelles Gran Canaria y Virgen del Pino	60

*Total segundo quinquenio : 7.410.000 euros*

***Tercer quinquenio (2013-2017):***

*Miles de euros*

Viales secundarios en La Isleta, Fase II	2.000
Centro de Servicios en La Isleta, Fase II (5% de 5.000 m <sup>2</sup> )	150
Viales secundarios de La Esfinge	1.000
Nueva Área Terciaria, Fase II (25 % de 7.000 m <sup>2</sup> )	1.100

*Total tercer quinquenio : 4.250.000 euros*

**TOTAL COSTOS PROGRAMA PLAN ESPECIAL: 18.135.000 euros**

En total, el presupuesto necesario de la Autoridad Portuaria para desarrollar el Plan Especial será de dieciocho millones ciento treinta y cinco mil euros.



### **III. NORMAS URBANÍSTICAS**



## TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES



## Capítulo Primero

### Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial

#### Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito

1. Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos de la zona de servicio del puerto de La Luz y Las Palmas, incluidos en los ámbitos OAS-04 y OAS-05 del vigente Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria, que tienen la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el art. 18.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 37.1.e) del Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y 18.3 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

#### Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas, aprobado definitivamente en abril de 2001, y en todo caso, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 18 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



### **Artículo 3. Vigencia del Plan Especial**

Las determinaciones del Plan Especial de ordenación de los ámbitos OAS-04 y OAS-05 de la zona de servicio del Puerto de La Luz Las Palmas tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.

### **Artículo 4. Revisión del Plan Especial**

1. La Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.

2. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

a) Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del Plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.

b) Cuando se modifique el Plan de Utilización de los espacios portuarios por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.

c) Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.



## **Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial**

1. Se entiende por modificación del Plan toda alteración de sus determinaciones o de los documentos legalmente exigibles para su aprobación, que no constituya un supuesto de revisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior y, en general, las que no afectan al esquema director del Plan o a la globalidad del Plan, aunque incidan aislada y puntualmente sobre alguno de los elementos estructurantes del Plan.

2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquel, si bien deberán incluir entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del Plan o a su esquema director.

3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

a) Los cambios en las alineaciones del Plan Especial introducidos mediante Estudios de Detalle.

b) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del Plan.

c) Los ajustes de alineaciones que resulten de la realización de los proyectos de construcción de infraestructuras o de urbanización, por parte de la Autoridad Portuaria.

## **Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial**

1. En los Pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.



2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.

3. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar de la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión.

#### **Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial**

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

- a) Memoria de Ordenación
- b) Estudio Económico-Financiero
- c) Normas Urbanísticas
- d) Planos de Ordenación
- e) Memoria de Información
- f) Planos de Información

2. Si bien el contenido normativo del presente plan queda definido por el conjunto de los documentos contenidos en el epígrafe 1 del presente artículo, son los Planos de Ordenación, d), y las Normas Urbanísticas, c), los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquellos los que prevalezcan.

3. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados a una escala más amplia, en





los que el nivel de detalle es mayor, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.



## Capítulo Segundo

### Instrumentos de desarrollo y ejecución

#### Artículo 8. Estudios de Detalle

1. Podrán redactarse Estudios de Detalle que tendrán como objetivos el establecimiento definitivo de las alineaciones y rasantes, reajustar y completar los volúmenes previstos en la ordenación del Plan Especial.

De igual modo, podrán completar la red viaria de servicio del puerto, prevista en el Plan Especial sin que puedan, en ningún caso, establecer nuevas vías abiertas al uso público.

2. Si la ordenación prevista en el Plan Especial resultara obsoleta en relación a los cambios que puedan producirse en los tráficos marítimos y sus tecnologías asociados, podrán redactarse Estudios de Detalle que reajusten o complementen las determinaciones del Plan Especial, siempre que se respeten las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados previstos para el área en que se ubique la zona a reordenar y no vulnere lo establecido en el art. 38 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprobó el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

3. Una vez redactado el Estudio de Detalle por la Autoridad Portuaria, se elevará al Ayuntamiento para su tramitación y aprobación, sin perjuicio de que puedan encomendarse a la Autoridad Portuaria de Las Palmas la gestión de determinadas tareas y funciones en relación con el procedimiento de aprobación.



#### **Artículo 9. Proyectos de urbanización**

1. Para la realización integral de las obras de acondicionamiento urbanístico, en ejecución de lo establecido en el Plan Especial, se podrán tramitar y aprobar los correspondientes Proyectos de urbanización.
2. El procedimiento de aprobación y los órganos competentes serán los previstos en la legislación urbanística autonómica aplicable.
3. Su contenido y documentación se ajustarán a lo dispuesto en el art. 41 del Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y Espacios Naturales de Canarias, y 69 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

#### **Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias**

De acuerdo con lo establecido en el art. 145.1 del Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias, la Autoridad Portuaria podrá redactar y aprobar Proyectos de obras públicas ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones del Plan Especial o la ejecución de obras de urbanización ordinarias.

#### **Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción**

La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente Proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.



## **Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio**

1. De conformidad con lo establecido en el art. 19 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio. Para la constatación de este requisito, los proyectos de edificación, construcción y obras ordinarias aprobados por la Autoridad Portuaria deberán someterse a informe del Ayuntamiento de Las Palmas, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.

2. A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria comunicará al Ayuntamiento, con la antelación necesaria, el inicio de las obras y acompañará el preceptivo Proyecto de obras y los documentos complementarios en su caso.

## **Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio**

1. La realización de las obras de edificación y construcción por los concesionarios de dominio público portuario estarán sujetos al deber de obtener licencia municipal.

2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.

3. Previamente al otorgamiento de la concesión o, en su caso, en las bases de la convocatoria del concurso, la Autoridad Portuaria informará a los particulares de la normativa del Plan Especial que sea de aplicación a la parcela en cuestión.

4. En la solicitud de concesión, el concesionario incluirá los datos e informaciones necesarios para que pueda comprobarse el cumplimiento de la



citada normativa, así como un epígrafe específico, en el que demostrará su cumplimiento.

5. El concesionario que solicite la oportuna licencia municipal de obras deberá acompañar a su petición y proyecto, el documento administrativo de otorgamiento de la concesión, en el que figuren los usos asignados por el Plan Especial a la parcela, así como las condiciones urbanísticas que le afecten.



## TÍTULO I: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL



## Capítulo Primero Ordenación del suelo

### Artículo 14. Instrumentos de ordenación

El Plan Especial define la ordenación de la zona de servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas mediante dos instrumentos: a) el Esquema Director; b) la Calificación del Suelo.

## Capítulo Segundo Esquema Director

### Artículo 15. El Esquema Director

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.
2. El Esquema Director está constituido por:
  - a) Las áreas funcionales
  - b) Los accesos y principales infraestructuras de transporte
  - c) Los recintos con regímenes administrativos singulares
3. El Esquema Director se recoge en el Plano nº 1.



## Sección 1ª

### Áreas funcionales

#### Artículo 16. Áreas funcionales

A efectos del presente Plan Especial, se entiende por área funcional el ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

#### Artículo 17. Tipos de áreas funcionales

Se establecen las siguientes áreas funcionales:

- a) Área funcional almacenaje y logística
- b) Área funcional contenedores y Ro-Ro
- c) Área funcional polivalente
- d) Área funcional terciario y oficinas
- e) Área funcional industrial y reparación naval
- f) Área funcional graneles
- g) Área funcional de transición medio-ambiental
- h) Área funcional de infraestructura portuaria

#### Artículo 18. Área funcional almacenaje y logística

Comprende aquellos terrenos de la zona de servicio dedicadas fundamentalmente al almacenaje, la distribución y la logística, incluidas labores de terminación, limpieza y empaquetado de algunas mercancías.





#### **Artículo 19. Área funcional contenedores y Ro-Ro**

Incluye aquellos espacios donde se desarrolla la carga, descarga, almacenamiento y clasificación de mercancía unitizada en contenedores o transportada sobre ruedas en plataformas.

#### **Artículo 20. Área funcional polivalente**

Engloba el suelo en el que se desarrolla la actividad comercial del puerto sin una especialización precisa. Comprende las actividades de carga y descarga de buques de pasajeros, mercancías y pesca, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierta, lonjas, cámaras frigoríficas, fábricas de hielo, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías y, en general, las que sean precisas para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar los objetivos y las funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

Se incluye e éste área funcional, por su actividad actual, el área de los muelles Pesquero y Refugio, cuya transformación a usos Puerto-Ciudad autoriza la normativa, como continuidad a las actuaciones en marcha en la zona del Istmo.

#### **Artículo 21. Área funcional terciario oficinas**

Se asigna a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades terciarias administrativas generadas o complementarias de la actividad portuaria.

#### **Artículo 22. Área funcional y reparación naval**

Incluye aquellos espacios portuarios acondicionadas para tareas de reparación naval y las industriales, terciarias o de almacenaje asociadas.



**Artículo 23. Área funcional graneles**

Engloba los espacios en los que se desarrolla la manipulación de graneles líquidos y sólidos. Comprende las actividades de carga y descarga de las diversas mercancías transportadas a granel, así como las instalaciones de almacenaje y transporte necesarias para su traslado a los puntos de destino.

**Artículo 24. Área funcional transición medio-ambiental**

Comprende a aquellas áreas que por su localización y características pueden servir como elementos de transición entre el espacio portuario y los espacios naturales que lo rodean.

**Artículo 25. Área funcional de infraestructuras y obras de abrigo**

Incluye aquellos elementos infraestructurales, territorialmente relevantes, destinados a asegurar la protección y buen funcionamiento portuario, como diques, escolleras, obras de abrigo, etc.

En esta área funcional no se permitirán otras obras que las que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones. También podrá autorizarse la construcción de instalaciones técnicas o la disposición de generadores de energía limpia.



### Sección 2ª:

#### Accesos y principales infraestructuras de transporte

##### Artículo 26. Accesos e infraestructuras de transporte

En el Esquema Director se recogen los accesos y principales infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario.

### Sección 3ª:

#### Recintos con regímenes administrativos singulares

##### Artículo 27. Recintos con regímenes administrativos singulares

En el Esquema Director se identifican aquellas partes de la zona de servicio en las que, debido al régimen administrativo de sus actividades, se considera necesaria la existencia de un control permanente de accesos, lo que las constituye en recintos específicos.



### Capítulo Tercero Calificación del suelo

#### Artículo 28. Calificación del suelo

1. Se entiende por calificación del suelo en el presente Plan Especial, al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan usos.
2. La calificación del suelo se establece a través de:
  - a) La definición de la red viaria y los equipamientos
  - b) Las delimitación de las Áreas de Normativa
  - c) Las Normas Particulares para cada área de normativa.
3. La calificación del suelo se define mediante el plano de Red Viaria y Equipamientos (Plano nº 2), en el que figuran las alineaciones que delimitan la red viaria y los equipamientos, el plano de Áreas de Normativa (Plano nº 3), en el que se delimitan éstas, y el Título II de estas Normas.

#### Artículo 29. Alineaciones

Se definen como todas aquellas líneas contenidas en los planos que reflejan un hecho físico, un límite de uso o de situación de la propiedad.

#### Artículo 30. Normativa ambiental.

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental, que resulte de aplicación, debiendo en cualquier caso sujetarse a lo dispuesto en los artículos 60 y 61 de la Ley 27/1992, de 24 de diciembre, de Puertos del Estado; Real Decreto Legislativo



1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo; Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprobó el Reglamento de ejecución del Real Decreto Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental; a la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y a su reglamento de ejecución y desarrollo, en su caso; a la Ley 11/1990, de 13 de julio, del Parlamento de Canarias de Prevención del Impacto Ambiental; a la Ley 1/1998, de 8 de enero, del Parlamento de Canarias, de Régimen Jurídico de los Espectáculos públicos y Actividades Clasificadas; en su defecto, al Decreto 2414/1961, de 30 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas, en su caso; al Real Decreto 2085/1994, de 20 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones petrolíferas; y en general a cualquier otra norma medioambiental que resulte de aplicación por razón de la materia.

#### Capítulo cuarto Edificios protegidos

##### Artículo 31.- Edificios y parcela protegida.

La parcela situada en el frente del Muelle Primo de Rivera se encuentra incluida dentro del Catálogo de Patrimonio Arquitectónico de Las Palmas de Gran Canaria cuyas características se especifican en la ficha nº ARQ-204.

La descripción de la catalogación es la siguiente:

“Grupo de edificios de cuatro y cinco alturas proyectados y construidos acordes con el lenguaje arquitectónico de la Autarquía. En la gran masa se abren huecos de cantería y proporción horizontal, insertos en una malla formada por pilastras – rematadas por pináculos-, líneas de imposta cada dos plantas, zócalo y cornisa. En los paños centrales aparecen pórticos de cantería con balcones elevados o revestimientos de dibujo barroco unificando los huecos centrales”.

En este caso los elementos que merecen ser conservados, de acuerdo con la descripción del Catálogo, son los tres edificios que figuran como tales en el plano



nº 3, Área de Normativa. Es decir, los que, en el momento de la aprobación de este Plan Especial, están ocupados por:

- La sede de la Autoridad Portuaria, sobre el Muelle Primo de Rivera
- Edificio Este, Estación Marítima de Trasmediterránea, sobre el mismo Muelle
- Edificio Oeste, de la Guardia Civil y Sanidad Exterior, sobre el mismo Muelle

El resto de la parcela queda sometida a una serie de determinaciones que potencien y ayuden a mantener el valor arquitectónico de los tres edificios.

### **Artículo 32.- Régimen jurídico de la parcela y los edificios protegidos.**

#### *1.- Edificios Protegidos.*

De acuerdo con el Catálogo de Patrimonio el grado de Protección de los tres edificios es:

C; Ambiental:

“Edificios con ciertos valores edificatorios y/o ambientales que ilustran y sirven de referencia para comprender su época, lenguaje formal, temática funcional, tecnología constructiva u operación urbanística”.

- Acorde con dicho grado de protección C, el nivel de intervención será:

“reconstrucción, conservación, consolidación, restauración y rehabilitación”

- Si la desaparición de las naves conllevara obras de recuperación de las fachadas interiores de los edificios laterales, estas intentarán restituir a las originales, pudiéndose establecer relaciones funcionales, en planta baja, con el nuevo espacio libre interior.

- La definición de las obras generales será la expuesta en el artículo 10.1.7 de las Normas del Plan General Municipal de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.



## 2.- Parcela protegida.

Se establecen una serie de determinaciones tanto para el elemento de cierre de parcela que hace las veces de basamento relacionando visualmente los edificios protegidos, como al elemento edificado que albergará prácticamente todo el programa de actividades. (Gráfico 1)

### A.- Cierre de parcela.

Tanto por lo establecido en la ficha del Catálogo en cuanto a la relación arquitectónica de los 3 cuerpos (autarquía, simetría, volumen), como por la realidad física y visual del conjunto, donde las relaciones entre los edificios se establecen a partir de la imagen de basamento que le confiere la actual fachada de las naves que se localizan entre ellos, el proyecto deberá contemplar un elemento de unión que refuerce y potencie esta idea de conjunto (elemento cierre de parcela).

Este nuevo elemento de relación no podrá superar la altura de cornisa de las actuales naves, con una crujía máxima de 5 mts. y pudiendo retranquearse hasta un máximo de 3 mts. de la alineación hacia el Muelle Primo de Rivera.

Este elemento podrá adosarse, o no, a los edificios protegidos. En el caso que no se adose, la separación a estos no podrá ser mayor de 10 mts.

### B.- Edificio de oficinas.

Se establece un área de movimiento de la edificación que se conforma a partir de los siguientes retranqueos:

20 mts. del edificio central (A)

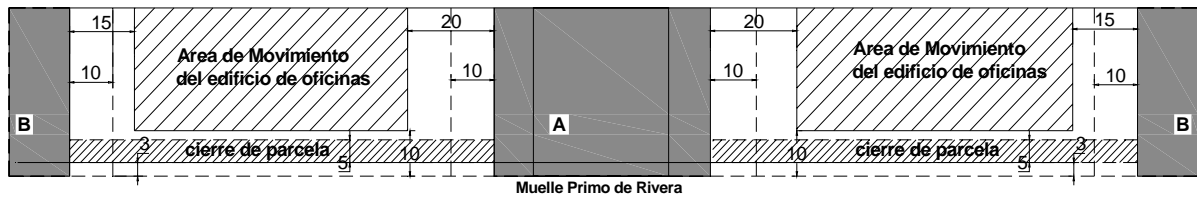
15 mts. del edificio lateral (B)

10 mts. del la alineación oficial al Muelle Primo de Rivera

La altura del edificio no podrá superar la altura del edificio central (A).



Gráfico 1. Esquema de intervención



### 3.- Usos de la manzana.

Uso cualificado: Administración pública y/o Oficinas.

Uso complementario: Transporte y comunicaciones en la categoría de:

-Transporte Marítimo, Terciario-recreativo Tipo I y Pequeño Almacén.

Uso vinculado:

Transporte y comunicaciones en la categoría de Garaje-Aparcamiento dentro del área de movimiento de la edificación.

La zona que queda fuera del área de movimiento de la edificación se destinará a espacios libres y peatonales.





## TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA



## TÍTULO II

### NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA DE NORMATIVA

#### Artículo 33. Normas particulares para cada área

1. Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas en el plano nº 3, de Normativa.
2. El cumplimiento de las Normas Particulares del área correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.
3. Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:
  - a) Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.
  - b) Las condiciones de edificación, en las que pueden concretarse los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, porcentajes de ocupación de suelo por la edificación, altura máxima, tipología y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.
  - c) Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.
  - d) Las condiciones de acceso y estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.
  - e) Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.



#### **Artículo 34. Usos pormenorizados**

Se define como uso pormenorizado cada uno de los usos concretos a los que se destinan las parcelas en que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.

#### **Artículo 35. Tipos de usos pormenorizados**

Se adoptan como usos pormenorizados dos tipos:

- a) Las categorías y clases de uso definidos en el Título V, de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas.
- b) Usos pormenorizados específicos definidos en la presente normativa.

#### **Artículo 36. Usos pormenorizados del Plan General**

En particular, el presente Plan Especial adopta, como pormenorizados, las siguientes clases y categorías de uso establecidas en la normativa del vigente Plan General de Las Palmas:

1. En la clase "industria", las categorías de "pequeña industria", "industria general" e "industria especial", incluida la generación de energía.
2. En la clase "almacén y comercio mayorista", las categorías de "pequeño almacén", "almacén en general" y "almacén especial".
3. En la clase "taller", las categorías de "taller de automoción" y "taller de reparación".
4. En la clase "comercial", la categoría de "pequeño comercio".
5. En la clase oficinas, la categoría de "local de oficinas"



6. En la clase "terciario recreativo", la categoría de "establecimientos para consumo de bebidas y comidas", en su tipo I, es decir con un aforo máximo de trescientas (300) personas.
7. En la clase "espacio libre", las categorías I a III.
8. En la clase "equipamiento", todas sus categorías: educativo, sanitario, de servicios sociales, cultural, deportivo y religioso.
9. En la clase de servicios públicos, las categorías de "seguridad y protección", "mantenimiento y limpieza", e "infraestructura"
10. En la clase "transporte y comunicaciones" , todas las categorías: "transporte marítimo", "intercambiador", "garaje-aparcamiento" y "estación de servicio",
11. En la clase "red viaria", las categorías de "red viaria de interés local" y "zona verde viaria".

#### **Artículo 37. Uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías**

1. Se refiere al trasvase de mercancías o personas entre modos terrestres y marítimos. Incluye, por tanto, las áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías, así como las destinadas a embarque y desembarque de pasajeros, situadas junto al cantil de los muelles.
2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:
  - a) Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que se desarrollan en las inmediaciones de las líneas de atraque.



- b) El almacenaje provisional de las mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.
  - c) Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores, así como pequeños módulos de servicio a tripulaciones, incluidos aseos y quioscos para el despacho de bebidas y otros bienes que puedan necesitarse en áreas alejadas de zonas donde existan este tipo de servicios.
  - d) Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle.
3. Las áreas reservadas para el uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías están grafiadas en el plano nº 2 de Red Viaria y Equipamientos.

#### **Artículo 38. Uso pormenorizado logístico**

1. Se aplica a las parcelas de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades logísticas, de apoyo a las actividades portuarias y de transporte, agrupadas en zonas específicamente ordenadas y diseñadas para operadores logísticos.
2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:
  - a) Actividades destinadas específicamente a operadores logísticos: transporte, almacenaje y distribución, montaje, empaquetado, caracterización, limpieza, finalización, grupaje, etc.
  - b) Servicios ligados al transporte o a los operadores del mismo, tales como la restauración, hospedaje, administrativos, estaciones de servicio, etc.
  - c) Aparcamiento de vehículos pesados o ligeros



### **Artículo 39. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias**

Este uso pormenorizado se refiere a aquellas instalaciones portuarias que sin ocupar una porción de suelo relevante tienen gran importancia en la organización técnica del puerto, por lo que deben poder realizarse en todas las áreas de normativa y poder disponerse en todos los suelos gestionados por la Autoridad Portuaria.

Entre las instalaciones técnicas portuarias se incluyen las tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, las bombas y otros elementos de impulsión de líquidos, los transformadores, armarios telefónicos, sistemas de detección y alarma de incidencias, instalaciones para la ubicación de sistemas de medición e instrumentación, y en general, cualquier instalación fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades portuarias y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.



## Artículo 40 Normas Particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1)

### 1. *Ámbito y superficie*

- Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa
- Superficie: 114,95 Has, más 36,09 Has de futuros rellenos.
- Subáreas El área se divide a efectos de normativa en tres subáreas, con las siguientes denominaciones y superficies:
- Subárea A: 483.671 m<sup>2</sup> .
  - Subárea B: 132.746 m<sup>2</sup> actuales, mas 23.350 m<sup>2</sup> del relleno del pantalán de Cory
  - Subárea C: 555.114 m<sup>2</sup> actuales, más 434.300 m<sup>2</sup>, de rellenos previstos en La Esfinge.

### 2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

- Delimitación: Las parcelas quedarán delimitadas por la alineaciones exteriores de manzana y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos es puramente indicativa.

- Parcela mínima: 200 m<sup>2</sup>.
- Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar parcelas inferiores al mínimo para ubicar servicios o instalaciones específicas.

### 3. *Condiciones de edificación*

- Ocupación máxima de la parcela: 100%, en la subárea A  
80 %, en las subáreas B y C

- Altura máxima de la edificación: 15 metros, en las subáreas A y C  
12 metros, en la subárea B  
Podrá superarse la altura máxima establecida:







de estos proyectos, así como los paramentos de aquellos que se localicen en el borde de la urbanización con el paraje protegido, deberán cuidar especialmente su integración en texturas y colores con el entorno natural. En su caso, la Autoridad portuaria podrá exigirles cambios en este sentido, en el proyecto, o la realización de acondicionamientos que minimicen su impacto visual.

#### 4. Condiciones de uso

Usos pormenorizados permitidos en todas las sub-áreas:

- Pequeña industria
- Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.
- Talleres de automoción y reparación
- Pequeño comercio
- Local de oficina
- Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
- Servicios públicos en todas sus categorías
- Transporte y red viaria, en todas sus categorías
- Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I,
- Almacén especial y las tres categorías de industria, en la subárea C.
- Logístico
- Instalaciones técnicas portuarias

Usos permitidos en la subárea C:

- Todos los industriales, incluida la producción de energía
- Almacenaje de todo tipo de graneles

Para los terrenos incluidos dentro del Área de Protección del Paisaje Protegido de La Isleta, se exigirá



la inclusión en el proyecto básico que sirva de base para el otorgamiento de las concesiones, de la descripción de los posibles efectos ambientales y, en su caso, del estudio de impacto ambiental.

##### *5. Condiciones de accesos y aparcamiento*

En nuevas concesiones, siempre que puedan disponer de acceso desde vías secundarias o internas, no se permitirá la construcción de ningún acceso directo desde el viario principal.

En el proyecto se incluirá un plano de planta en el que se definirá el acceso o accesos al interior de la parcela, desde la vía a que de frente, y se indicarán, en su caso, las plazas de estacionamiento que resulten en el frente de la parcela, como consecuencia de la aplicación de la sección tipo prevista en el plan para la vía en que se ubique.

Los accesos rodados a parcelas tendrán una anchura máxima de 5 metros, salvo autorización especial motivada y, en general, los proyectos procurarán racionalizar los accesos de forma a maximizar el número de plazas de estacionamiento que queden en la calle.

En el interior de la parcela, deberán preverse las plazas de estacionamiento de pesados necesarias para alojar a los vehículos propiedad de la empresa concesionaria y a los que deban estacionarse en ella habitualmente. En su caso, en el interior de las parcelas, se preverán las plazas de estacionamiento de ligeros necesarias para que, conjuntamente con las resultantes en el tramo de calle a que de frente la parcela, alcancen un estándar mínimo de 1 plaza por cada 150 m<sup>2</sup> de edificación .

En construcciones en que se dispongan más de 50 m<sup>2</sup> de oficinas, el estándar anterior se incrementará en 1 plaza por cada 50 m<sup>2</sup> suplementarios destinados a este uso.

De forma particular, este criterio básico se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor :



- Parcelas hasta 1.000 m<sup>2</sup>, el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m<sup>2</sup>, se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

Esto se justifica en que, a medida que crecen las instalaciones logísticas y de almacenaje, la automatización y mecanización de medios de manipulación de mercancías disminuyen la necesidad de personal operario por metro cuadrado de superficie de almacenamiento por lo que la previsión de plazas de aparcamiento también disminuye.

#### *6. Condiciones de tramitación y desarrollo*

Las áreas de La Isleta y de la Esfinge podrán desarrollarse mediante dos procedimientos:

- A. Directamente, procediendo a la delimitación de parcelas, las indicadas en el plano u otras, mediante la estructura que proporciona el viario indicativo previsto en el plano nº 2, de Red Viaria y Equipamientos, del presente Plan Especial.
- B. Mediante la realización de proyectos de obras ordinarios de urbanización, en los que se defina, parcial o globalmente, un nuevo viario que sirva de referencia para la parcelación y el otorgamiento de concesiones.

Con independencia de lo anterior, en las subáreas A y C podrá redistribuirse la edificabilidad global que corresponda a una manzana o parte de ella, mediante la redacción de un Estudio de Detalle, según lo contenido en el artículo 8.1.C.

En el caso de que los proyectos actuales de infraestructuras y rellenos portuarios recogidos en el presente Plan Especial para el área de La Esfinge deban modificarse, a los rellenos que resulten de los proyectos que realmente se construyan se les aplicarán las normas previstas en este artículo para la subárea C, manteniendo como zona de muelles una banda de cuarenta metros de anchura medidos desde el cantil.



De igual manera se actuará en los terrenos resultantes de las obras del entorno del Pantalán de Cory, si bien, la zona de muelles será de 12 metros como en los muelles colindantes.

#### 7. Condiciones de Aprobación Provisional.

La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran los terrenos de la Subárea B entre la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Grande y la línea imaginaria coincidente con el límite naciente del Muelle Pesquero.



## Artículo 41. Normas Particulares para el Área de Almacenaje descubierto (AN2)

### 1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: El ámbito es el señalado en el Plano nº 3 de Normativa

Superficie: 593.239 m<sup>2</sup> más 214.057 m<sup>2</sup> de rellenos previstos

### 2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

Parcela mínima: 2.500 m<sup>2</sup>.

Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar parcelas inferiores al mínimo para ubicar servicios o instalaciones específicas

### 3. *Condiciones edificación*

Ocupación máxima de parcela por la edificación: 80%

Ocupación máxima del conjunto del área por la edificación: 20%

Edificabilidad máxima del área: 0,4 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

A fecha de 30/06/2002, el área cuenta con una superficie ocupada de 12.999 m<sup>2</sup>

La edificabilidad consumida para la misma fecha es de 13.299 m<sup>2</sup>

Altura máxima de la edificación: 15 metros.

Podrá superarse la altura máxima establecida:

- En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, etc.
- En edificios destinados al almacenaje de graneles alimenticios.

Calidad de la edificación:

Los paramentos de edificios situados sobre los muelles León y Castillo, alineaciones Oeste y Sureste, y contradique exterior cuando se construya, que



conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de estos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

#### *4. Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos:

- Pequeña industria
- Pequeño almacén, almacén en general y logístico y, en particular, silos de graneles alimenticios.
- Pequeño comercio
- Local de oficina
- Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.
- Servicios públicos en todas sus categorías
- Transporte y red viaria, en todas sus categorías,
- Maniobra y manipulación de mercancías
- Logístico
- Instalaciones técnicas portuarias

#### *5. Condiciones de acceso y aparcamiento*

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento y colas de espera, tanto de ligeros, como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las colas de espera que puedan generarse y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y colas de espera, de forma que éstas en ningún momento puedan afectar al viario principal o secundario.



#### *6. Condiciones de tramitación y desarrollo*

En el caso de que los proyectos actuales de rellenos, recogidos en el presente Plan Especial para el entorno del dique de León y Castillo, deban modificarse, a los rellenos que resulten de los proyectos que realmente se construyan se les aplicarán las normas previstas en este artículo, manteniendo como zona de muelles una banda de cuarenta metros de anchura medidos desde el cantil.



## Artículo 42. Normas Particulares para el Área de Terciario Oficinas (AN3-TO)

### 1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa

Superficie: 94.521 m<sup>2</sup>

### 2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

Se redactará un proyecto unitario para el conjunto de cada manzana.

Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar proyectos parciales de edificios.

### 3. *Condiciones de edificación*

Edificabilidad máxima 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Los paramentos de los edificios que se sitúen sobre el muelle de Primo de Rivera y sean visibles desde los buques entrantes deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

### 4. *Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos: Pequeño comercio  
Establecimientos para consumo de bebidas y comidas,  
en su tipo I,  
Local de oficina  
Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.  
Servicios públicos en todas sus categorías  
Transporte marítimo, estación marítima y garaje o  
aparcamiento.





La actual sede de la Autoridad Portuaria, una vez trasladada a la nueva área terciaria, podría remodelarse para estación marítima.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias

##### *5. Condiciones de acceso y aparcamiento*

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m<sup>2</sup> de edificación y añadir una plaza más por cada 50m<sup>2</sup> suplementarios, a partir de los primeros 50 m<sup>2</sup>, destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m<sup>2</sup>, el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m<sup>2</sup>, se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

##### *6. Condiciones de desarrollo y proyecto*

Para la remodelación terciaria del área de las petrolíferas, cuya realización no se prevé a corto plazo, pero que puede verse impulsada por las transformaciones en marcha en su entorno o por la necesidad de proceder a la construcción del nuevo acceso al puerto, y con objeto de lograr la máxima integración entre esta área y su entorno urbano, se



desarrollará un concurso de ideas, formalizado en un Estudio de Detalle, para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa y sus objetivos.

No obstante las previsiones del Plan Especial sobre la futura ubicación de los depósitos de combustible sites en la Explanada Tomás Quevedo, de la zona de servicio del Puerto de La Luz, los titulares de las concesiones administrativas que amparan dichos depósitos podrán continuar ejerciendo su actividad industrial en su actual ubicación y ejecutar durante dicho periodo de tiempo, y previa autorización de la Autoridad Portuaria, las obras que exija el mantenimiento operativo de las actuales instalaciones, debido a la obsolescencia de las mismas o a caso fortuito o fuerza mayor y para mantener la actividad industrial en el volumen de almacenamiento existente en el momento de la aprobación del Plan Especial.

En el caso de que el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria llegado el momento, decidiera incluir en su Plan Estratégico la posibilidad de intervención en el área antes de la finalización del periodo concesional (2022) esto sólo podría hacerse tras una revisión y modificación sustancial de la concesión, teniendo siempre derecho el concesionario a la indemnización estipulada por ley y al abono de los gastos que origine su traslado.



## Artículo 43. Normas Particulares para el Area Terciaria de Puerto-Ciudad (AN3-PC)

### 1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa

Superficie: 85.100 m<sup>2</sup>

### 2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

Se redactará un proyecto unitario para el conjunto del área.

### 3. *Condiciones de edificación*

Edificabilidad máxima : 2,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Ocupación máxima del suelo por la edificación: 50%

La altura será libre

### 4. *Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos: Todos los actualmente existentes de almacenamiento y pesqueros.

Pequeño comercio

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas.

Local de oficina

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte marítimo, estación marítima y garaje o aparcamiento.

Náutico-deportivos

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias



### *5. Condiciones de acceso y aparcamiento*

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de superficie construida, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas. Para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio básico será el de habilitar una plaza cada 150 m<sup>2</sup> de edificación y añadir una plaza más por cada 50m<sup>2</sup> suplementarios, a partir de los primeros 50 m<sup>2</sup>, destinados a oficinas aplicando los siguientes coeficientes reductores:

- Parcelas hasta 1.000 m<sup>2</sup>, el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m<sup>2</sup>, se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

### *6. Condiciones de desarrollo y proyecto*

Para la remodelación hacia usos de Puerto-Ciudad del área del muelle Pesquero y del Refugio se desarrollará un concurso de ideas para el que la Autoridad Portuaria elaborará el correspondiente programa de contenidos. Dicho concurso se referirá al conjunto del área, aunque su desarrollo pueda ser realizado por sub-áreas. En los proyectos referidos a cada subárea podrán concretarse y modificarse el resultado del mencionado concurso de ideas, en el marco del cumplimiento de los parámetros generales de estas normas.

El proyecto se tramitará simultáneamente con un Estudio de Detalle para la justificación de la ordenación volumétrica y las rasantes.



## 7. Condiciones de Aprobación Provisional.

La Aprobación Provisional de este Plan Especial, según acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayto. de Las Palmas de Gran Canaria de treinta de marzo de dos mil seis, mantiene en suspenso el ámbito que se encuentra incluido en el Plan Territorial Parcial (PTP2) del Plan Insular de Ordenación entre los que se encuentran todos los terrenos incluidos en este Área de Normativa (AN3-PC).



## Artículo 44. Normas Particulares para el Área de Reparación Naval (AN4)

### 1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa

Superficie: 232.321 m<sup>2</sup>

### 2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

Parcela mínima: 10.000 m<sup>2</sup>.

Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar parcelas inferiores al mínimo para ubicar servicios o instalaciones específicas

### 3. *Condiciones de edificación:*

Ocupación máxima de la parcela por la edificación: 50%

Altura máxima de la edificación: 15 metros.

Podrá superarse la altura máxima establecida en instalaciones técnicas que así lo requieran.

Edificabilidad máxima: 0,5 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>

### 4. *Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos: Industria, en todas sus categorías

Local de oficina

Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.

Servicios públicos en todas sus categorías

Transporte marítimo y garaje aparcamiento.

Logístico

Instalaciones técnicas portuarias

Establecimientos para consumo de bebidas y comidas", en su tipo I,



### *5. Condiciones de acceso y aparcamiento*

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento, tanto de ligeros como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las necesidades que en su caso tenga el movimiento de transportes especiales y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y accesos.



## Artículo 45. Normas Particulares para el Área de Graneles (AN5)

### 1. *Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa  
Superficie: 39.380 m<sup>2</sup> actuales, más 26.366 m<sup>2</sup> de rellenos previstos

### 2. *Alineaciones y condiciones de parcelación*

Parcela mínima: 1.000 m<sup>2</sup>.  
Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar parcelas inferiores al mínimo para ubicar servicios o instalaciones específicas

### 3. *Condiciones de edificación*

Ocupación máxima de la parcela por la edificación: 50%

Edificabilidad máxima: 0,5 m<sup>2</sup>/ m<sup>2</sup>

Altura máxima de la edificación: 12 metros.

Podrá superarse la altura máxima establecida:

- En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, etc., en todas las sub-áreas.
- En edificios destinados al almacenaje de graneles que así lo requieran.

### 4. *Condiciones de uso:*

Usos pormenorizados permitidos: Local de oficina  
Almacén, en todas sus categorías  
Espacio libre y equipamiento en todas sus categorías.





Servicios públicos en todas sus categorías  
Transporte marítimo y garaje aparcamiento.  
Logístico  
Instalaciones técnicas portuarias  
Maniobra y manipulación de mercancías.

##### *5. Condiciones de acceso y aparcamiento*

Los concesionarios resolverán en el interior de la parcela las necesidades de estacionamiento, tanto de ligeros como de pesados.

Para ello, en el proyecto que acompañe a la solicitud de concesión deberá incluirse un estudio del tráfico de acceso y salida previsto, de las colas de espera que puedan generarse y de las plazas de estacionamiento de empleados y visitantes que sean necesarias, así como un plano en que quede reflejada la localización de los aparcamientos y colas de espera, de forma que éstas en ningún momento puedan afectar al viario principal o secundario.



## Artículo 46. Normas Particulares para el Área de Transición Medio-ambiental al Paisaje Protegido de la Isleta. (AN6)

### *1. Ámbito y superficie*

Ámbito: el señalado en el Plano nº 3 de Normativa  
Superficie: 419.972 m<sup>2</sup>

### *2. Alineaciones y condiciones de parcelación*

No se establecen

### *3. Condiciones de edificación:*

No se admitirán otras edificaciones que las que, en su caso, fuesen necesarias para el cumplimiento de su finalidad de transición hacia el paisaje protegido de la Isleta

### *4. Condiciones de uso:*

No se admitirá la introducción de usos nuevos.

### *5. Condiciones de acceso y aparcamiento*

Se garantizará la existencia de los accesos necesarios para que este área cumpla su finalidad.

### *6. Protección paisajística*

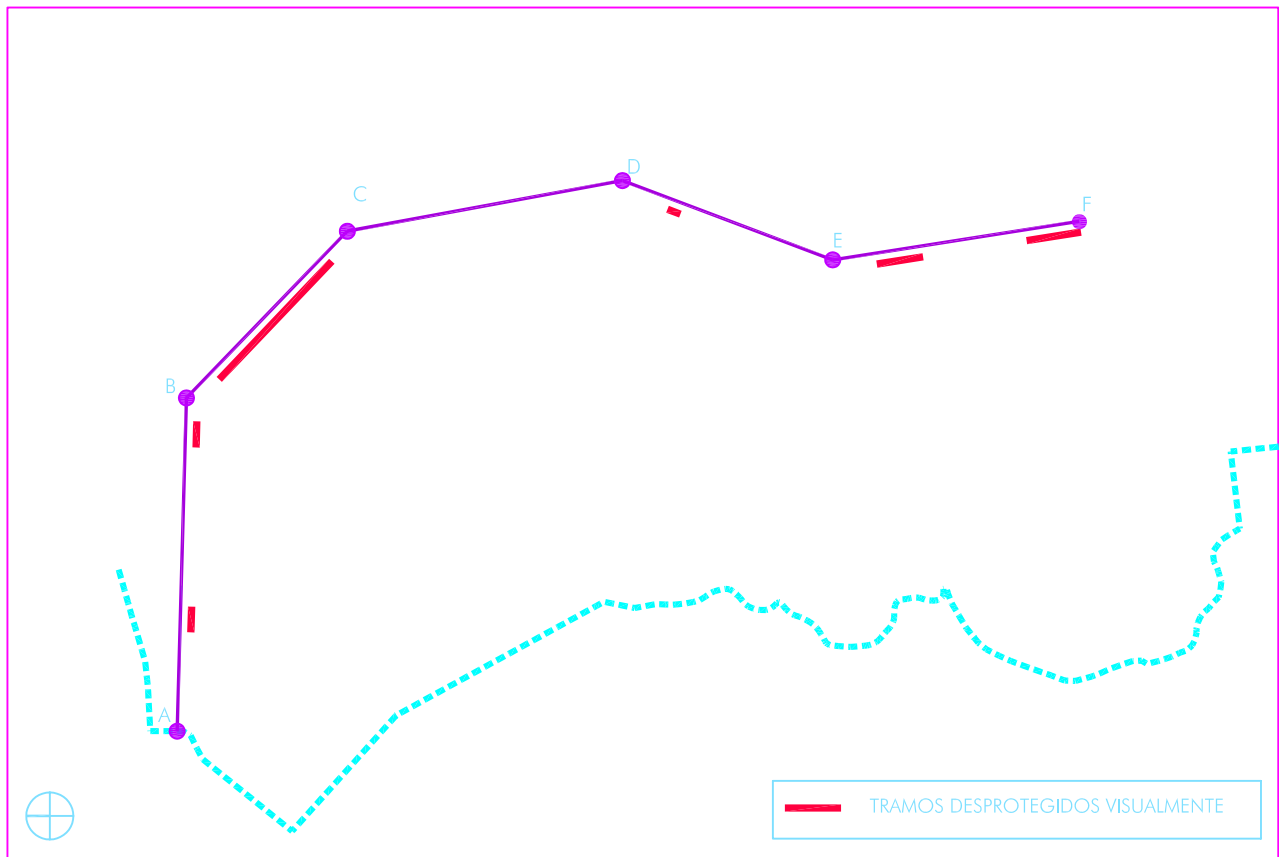
A efectos de reducir la incidencia de las edificaciones, que puedan construirse en el área logística de la Isleta, en las vistas desde el mar, la Autoridad Portuaria desarrollará un



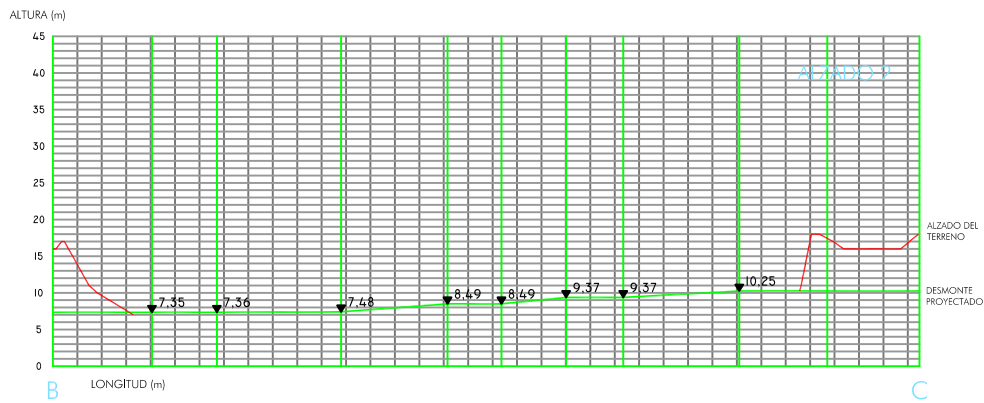
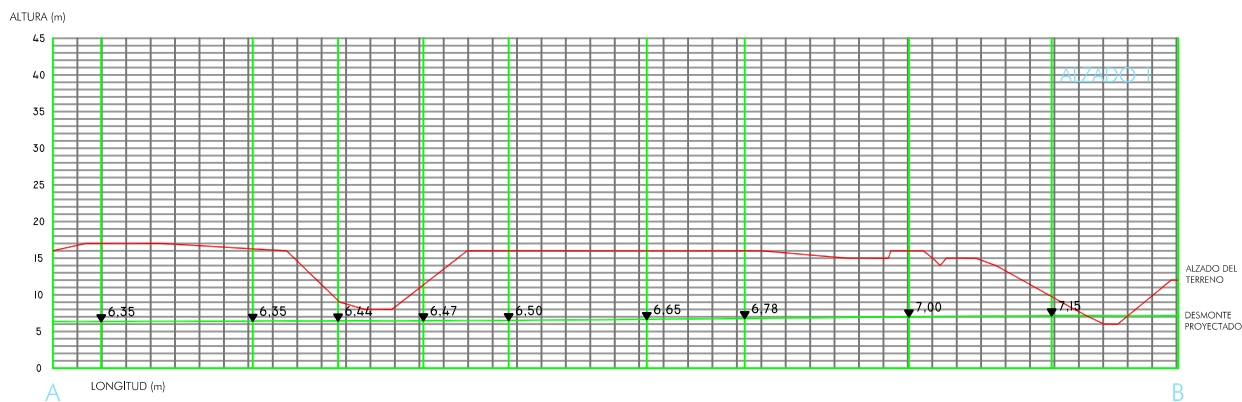
Proyecto de Acondicionamiento paisajístico de aquellos tramos de costa que no resulten naturalmente protegidos por la topografía, que se señalan en el esquema adjunto, con los siguientes objetivos básicos:

- Minimizar la visibilidad de las edificaciones desde el mar.
- Utilizar elementos de pantalla minerales o vegetales acordes con el carácter volcánico del paraje, en cuanto a colorido, especies, requerimiento de agua, etc.





LOCALIZACIÓN DE ALZADOS ANALIZADOS. E: 1/10.000



Escala 1:3.000

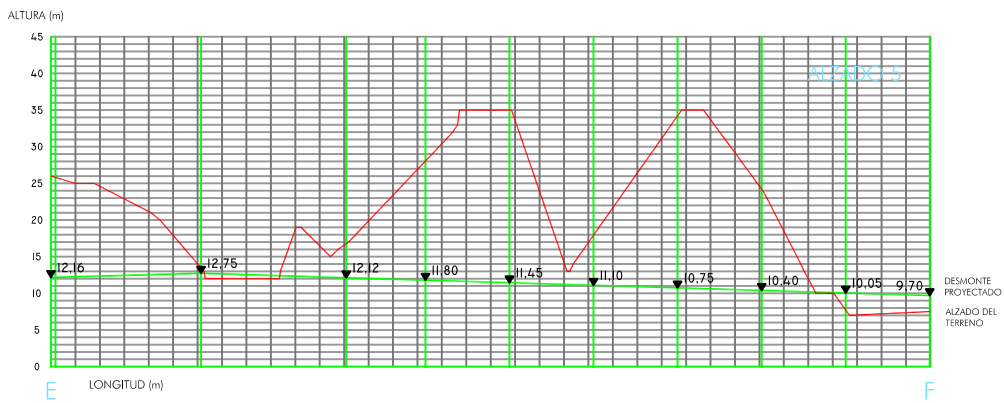
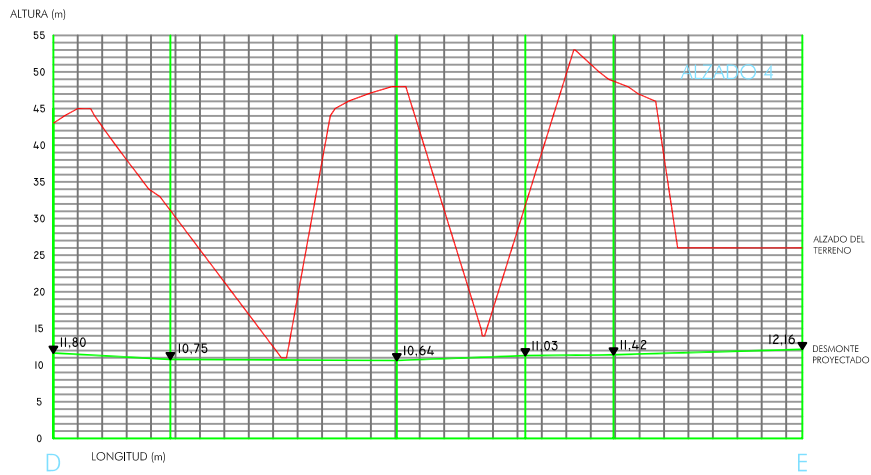
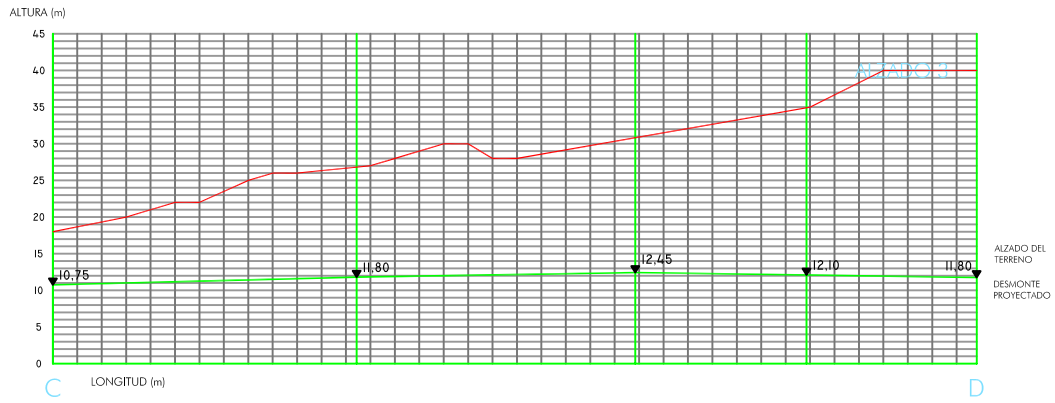


INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## ANÁLISIS DEL ALZADO MARÍTIMO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE LA ISLETA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

A



Escala 1:3.000



INSTITUTO JUAN DE HERRERA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## ANÁLISIS DEL ALZADO MARÍTIMO DEL ÁREA LOGÍSTICA DE LA ISLETA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZS DEL PUERTO (OAS-04 Y OAS-05). DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

B

## Artículo 47. Normas Particulares para la Red Viaria (NRV)

### 1. *Ámbito y carácter*

Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº 2, de Red Viaria y Equipamientos

Se consideran vinculantes los trazados y la delimitación del viario principal y de la zona de Muelles.

Se consideran indicativos y, por tanto, podrán ser modificados a voluntad de la Autoridad Portuaria:

- a. La distribución de la sección de todo el viario
- b. El trazado y delimitación del viario secundario
- c. El trazado y delimitación de los accesos a muelles
- d. La localización de las plazas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- e. La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

### 2. *Condiciones de parcelación y edificación*

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter vinculante no podrán ser objeto de concesión, parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, en los espacios señalizados, aparcamiento.

Con independencia de lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la construcción de edificios en estos ámbitos para albergar servicios asociados a las infraestructuras, que no podrán exceder de 3 metros de anchura y 10 m<sup>2</sup> de superficie, por un período máximo de 3 años.

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter no vinculante podrán parcelarse, darse en concesión y edificarse, en los términos que señale la normativa que les sea de aplicación, en el momento en que la Autoridad Portuaria acuerde su cambio de destino.



En el suelo calificado como Muelles, serán de aplicación las determinaciones contenidas en el artículo 37 de estas normas para el uso pormenorizado de Maniobra y manipulación de mercancías.

### 3. Condiciones de uso:

Usos pormenorizados permitidos: Red viaria, en todas sus categorías.  
Garaje-aparcamiento y estación de servicio.  
Instalaciones técnicas portuarias

### 4. Condiciones técnicas

Dimensiones:

Los carriles de circulación tendrán una anchura mínima de 3,5 m.

Las aceras tendrán una anchura mínima de 2 metros.

No se permitirá aparcamiento en batería en el viario principal.

Los accesos rodados a concesiones distarán un mínimo de 10 metros del punto de encuentro de la prolongación de los bordillos en las intersecciones.

Los proyectos y construcción de elementos de la red viaria se realizarán por tramos completos, en los que se defina y construya simultáneamente la calzada, las aceras, las bandas de aparcamiento y, en su caso, la jardinería de los espacios libres anejos al viario.

En tanto la Autoridad Portuaria no apruebe otra cosa, los proyectos y concesiones que den frente a viario secundario, respetarán la sección que figura a continuación, midiendo desde el eje de las actuales calles, las dimensiones de cada elemento:

Calzada:	8 metros
Banda de aparcamiento en batería	4,5 metros, a cada lado de la calzada



Acera	2,0 metros, a cada lado de las bandas de aparcamiento
Anchura total de la sección:	21 metros

La remodelación del acceso de Belén María, una vez construido o simultáneamente a la construcción del nuevo acceso al puerto en la Avenida Alcalde Juan Rodríguez Doreste, se realizará mediante el correspondiente proyecto y la tramitación de un Estudio de Detalle.

El proyecto concreto que defina el trazado y características de la prolongación del eje principal del puerto (Av. de las Petrolíferas, Andrés Perdomo, etc.) hacia la Isleta, en su tramo inicial, desde el arranque de la península del Nido hasta la primera intersección, se acompañará de un Proyecto de Restauración Paisajística del ámbito costero afectado, con los siguientes objetivos:

- Minimizar la incidencia del proyecto y del proceso constructivo en la morfología del litoral.
- Reponer o restaurar los elementos minerales o vegetales afectado o completarlos con la introducción de otros acordes con el carácter volcánico del paraje, tanto en cuanto a especies, como a colores o demanda de agua.
- Minimizar la visibilidad desde el mar de los edificios que pudieran construirse en terrenos de La Isleta.

##### *5. Condiciones particulares de previsión de plazas aparcamiento asociado a parcelas.*

a) De forma particular, el criterio básico de habilitar una plaza cada 150 m<sup>2</sup> de edificación y añadir una plaza más por cada 50m<sup>2</sup> suplementarios, a partir de los primeros 50 m<sup>2</sup>, destinados a oficinas definido en las Normas particulares para el Área de Almacenaje y Logística (AN1) se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor :

- Parcelas hasta 1.000 m<sup>2</sup>, el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m<sup>2</sup>, se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.





Esto se justifica en que, a medida que crecen las instalaciones logísticas y de almacenaje, la automatización y mecanización de medios de manipulación de mercancías disminuyen la necesidad de personal operario por metro cuadrado de superficie de almacenamiento por lo que la previsión de plazas de aparcamiento también disminuye.

b) Así mismo, en las Áreas de Normativa (AN3-TO) de Terciario y Oficinas; y (AN3-PC) Terciaria de Puerto-Ciudad , el criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio a aplicar es el expuesto en el apartado a) de este Punto 5. Así mismo, para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc



## Artículo 48. Normas Particulares para Equipamientos y Servicios (NEQ)

### 1. *Ámbito:*

En el presente Plan Especial se califican como equipamientos y servicios los recogidos en el plano de ordenación nº 2, Red Viaria y Equipamientos, y aquellos que sin recogerse, por su reducido tamaño o su disposición, pueden considerarse como tales. En conjunto se califican de equipamientos o servicios:

#### Equipamientos:

Las pistas deportivas, situadas entre la Avenida de las Petrolíferas y la calle Guinchete.

La desalinizadora, sobre la Avenida de las Petrolíferas

La Estación Depuradora, a construir en La Isleta

#### Servicios generales

Las Estaciones de servicio

Servicios de emergencia, a localizar sobre en el encuentro del nuevo acceso con la avenida de las petrolíferas, sobre el área terciaria.

Edificio polivalente de servicios (a empresas, bancarios, de emergencia, restauración. etc), a localizar en la punta de la manzana definida tras el desmonte del área de DISA.

Centro de Servicios de La Isleta

Edificio del Consorcio del depósito Franco

Las básculas

Los transformadores

Las casetas de bombas y tuberías

### 2. *Carácter*

Se considera vinculantes:



- La cantidad de superficie destinada a equipamiento deportivo, que deberá entenderse como mínima.
- El mantenimiento de los servicios que actualmente prestan el resto de equipamientos.

No se consideran vinculantes:

- La cantidad de superficie asignada a los equipamientos no deportivos y, en particular, a la Estación Depuradora, cuyas necesidades precisas serán determinadas mediante el correspondiente proyecto técnico.
- En general, la localización de todos los equipamientos existentes, que podrían trasladarse a otros puntos de la zona de servicio, a voluntad de la Autoridad Portuaria.

### *3. Condiciones de parcelación, ocupación y edificación*

No se establecen condiciones de parcelación.

La edificación se adaptará a las necesidades de cada equipamiento concreto, sin superar la altura máxima del área en que se ubique, ni una edificabilidad sobre parcela de 1,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

En el caso del Centro de Servicios de La Isleta, la altura máxima será de 25 metros y podrá modificarse previa tramitación de un Estudio de Detalle.

### *4. Condiciones de uso*

Podrán localizarse equipamientos en cualquiera de las áreas de normativa establecidas en el presente Plan Especial.

En las parcelas destinadas a equipamientos, no se admitirán otros usos que los ligados al servicio específico que proporcione.



Tanto en el Edificio de Servicios a Empresas, como en el Centro de Servicios de La Isleta, se permitirán, además, los siguientes usos pormenorizados, que podrán ser de gestión pública o dados en concesión:

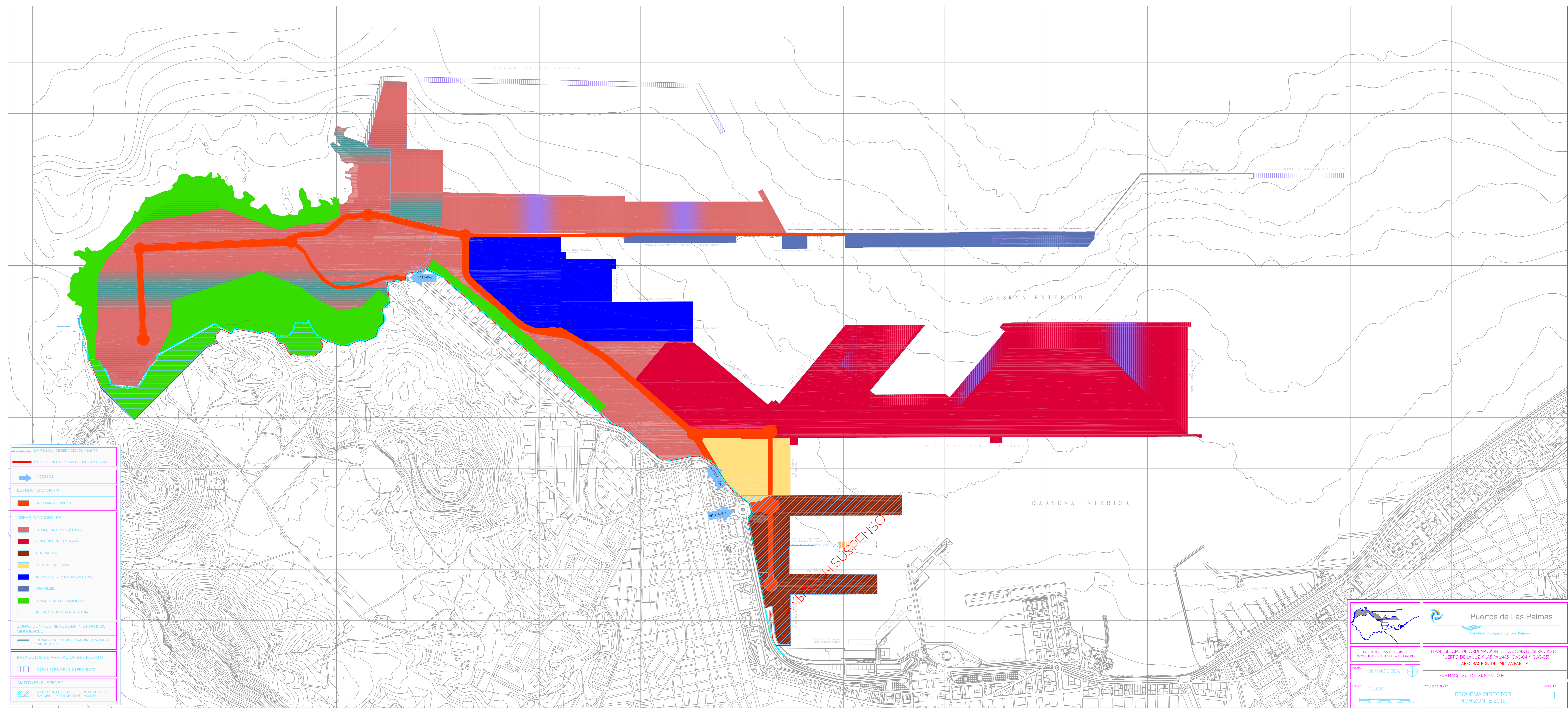
- Pequeño comercio.
- f. Local de oficinas
- g. Establecimientos para consumo de bebidas y comidas, en su tipo I.
- h. Equipamiento, en todas sus categorías.
- i. Servicios públicos, en todas sus categorías.

Los terrenos liberados por el traslado de los equipamientos podrán parcelarse, darse en concesión y edificarse, en los términos que señale la normativa que sea de aplicación a su entorno inmediato, en el momento en que la Autoridad Portuaria acuerde su cambio de destino y se hayan acondicionado los nuevos terrenos.



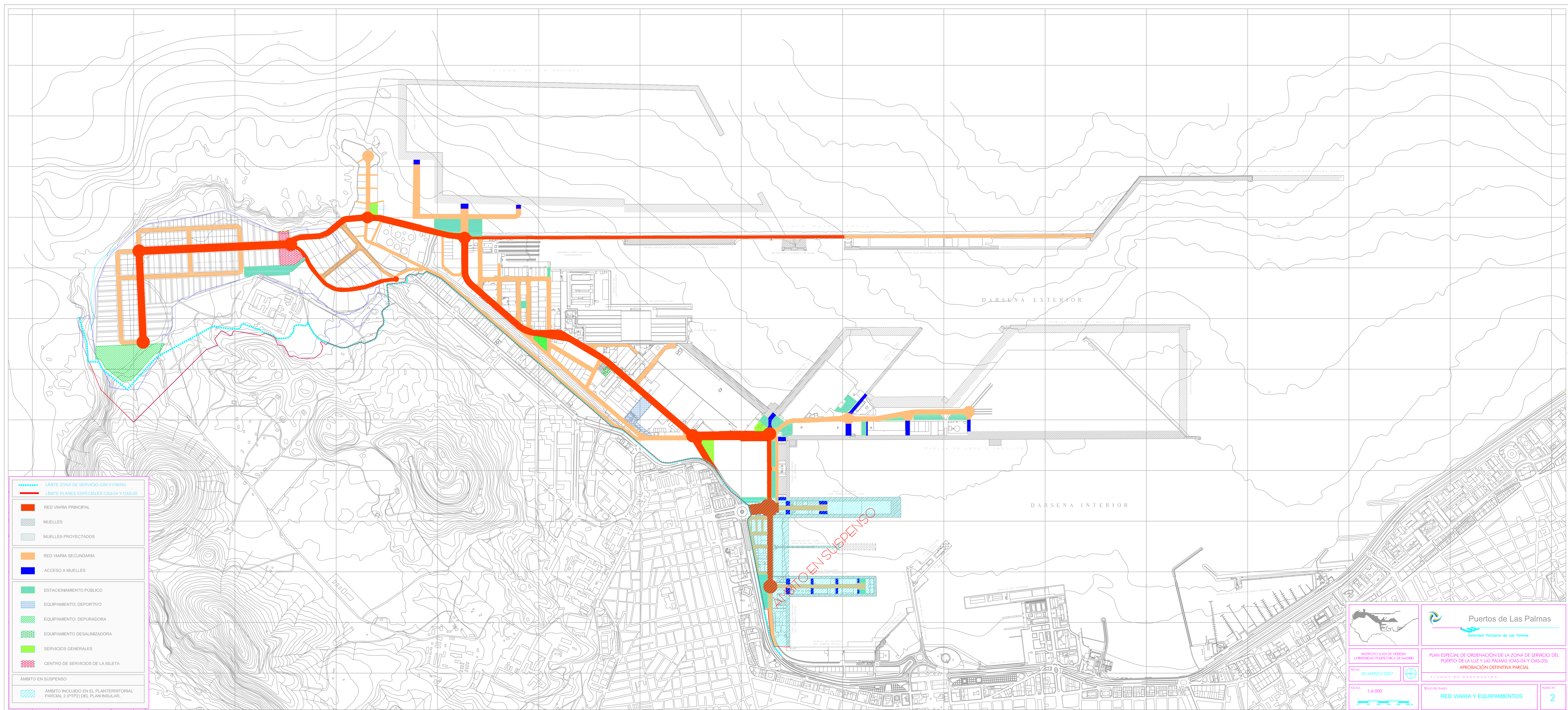
## IV. PLANOS DE ORDENACIÓN





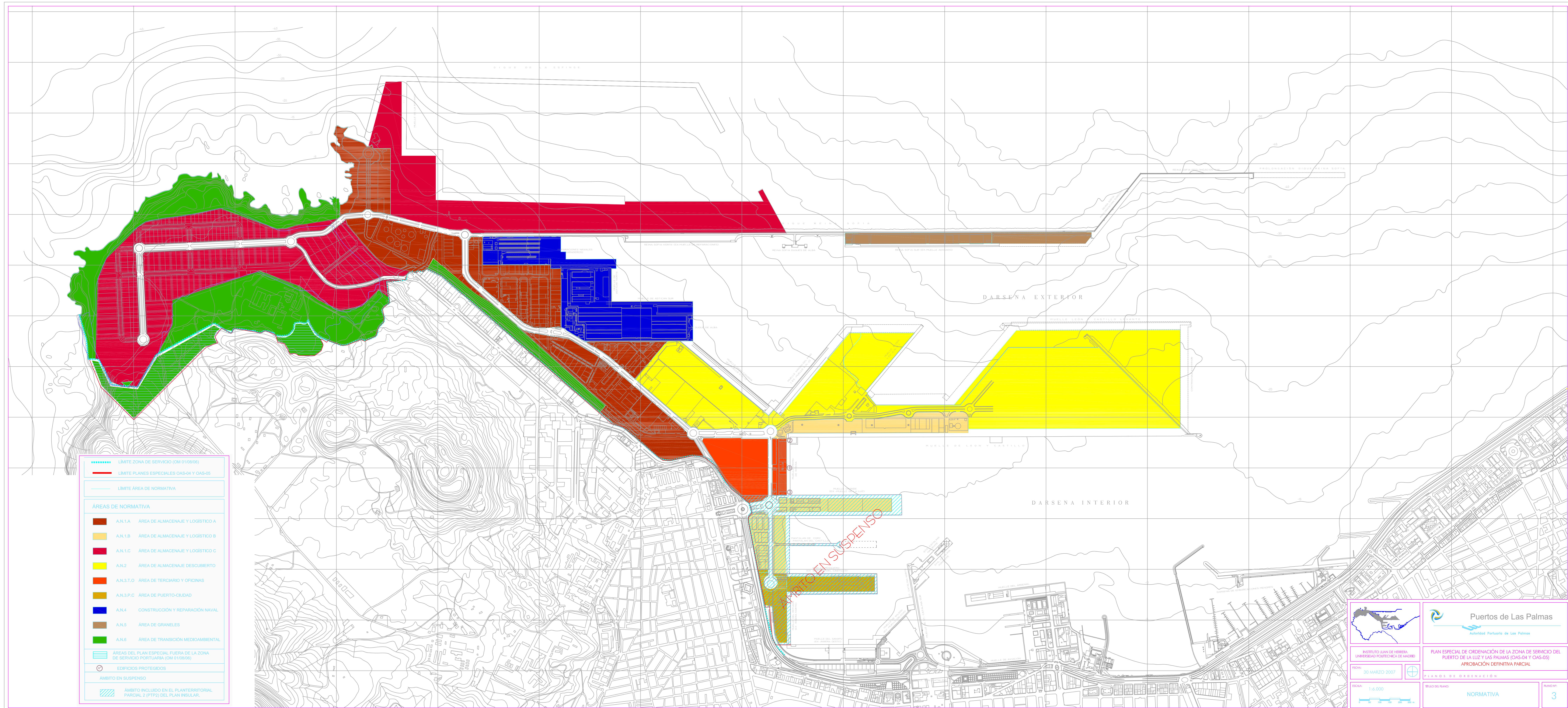
- LIMITE ZONA DE SERVICIO (CON ESTUDIOS)
- LIMITE PLANES ESPECIALES OAS-04 Y OAS-05
- ACCESOS
- ESTRUCTURA VIARIA
- RED VIARIA PRINCIPAL
- ÁREAS FUNCIONALES
- ALMACÉN Y LOGÍSTICO
- CONTENEDORES Y BARRIO
- POLIVALENTE
- TERCIARIO OPCIONALES
- INDUSTRIAL Y REPARACIÓN NAVAL
- GRANEALES
- TRANSACCION MEDIOAMBIENTAL
- INFRAESTRUCTURA PORTUARIA
- ZONAS CON REGIMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES
- ZONAS CON REGIMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES
- PROYECTOS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO
- OMAG PORTUARIAS EN PROYECTO
- AMBITO EN SUSPENSO
- AMBITO INCLUIDO EN EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL 2 (PTP2) DEL PLAN REGULAR

	<b>Puertos de Las Palmas</b> Autoridad Portuaria de Las Palmas	
	PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (OAS-04 Y OAS-05) <b>APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL</b>	
FECHA: 30 MARZO 2008	PLANOS DE ORDENACIÓN	
ESCALA: 1:6.000	HOJA: 1	ESQUEMA DIRECTOR HORIZONTE 2012



- LÍMITE ZONA DE SERVICIO (OM 01/0096)
- LÍMITE PLANES ESPECIALES OAS-04 Y OAS-05
- RED VIARIA PRINCIPAL
- MUELLES
- MUELLES PROYECTADOS
- RED VIARIA SECUNDARIA
- ACCESO A MUELLES
- ESTACIONAMIENTO PÚBLICO
- EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
- EQUIPAMIENTO DEPURADORA
- EQUIPAMIENTO DESALINIZADORA
- SERVICIOS GENERALES
- CENTRO DE SERVICIOS DE LA ISLETA
- ÁMBITO EN SUSPENSO
- ÁMBITO INCLUIDO EN EL PLAN TERRITORIAL PARCIAL 2 (PTP2) DEL PLAN INSULAR

	
INSTITUTO ALBA DE HERRERA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID	
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (OAS-04 Y OAS-05) <b>APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL</b>	
FECHA: 30 MARZO 2007	PLANO DE ORDENACIÓN
ESCALA: 1:6.000	RED VIARIA Y EQUIPAMENTOS
	FOLIO: 2



	LIMITE ZONA DE SERVICIO (OM 0108/06)
	LIMITE PLANES ESPECIALES OAS-04 Y OAS-05
	LIMITE AREA DE NORMATIVA
<b>ÁREAS DE NORMATIVA</b>	
	A.N.1.A. ÁREA DE ALMACENAJE Y LOGÍSTICO A
	A.N.1.B. ÁREA DE ALMACENAJE Y LOGÍSTICO B
	A.N.1.C. ÁREA DE ALMACENAJE Y LOGÍSTICO C
	A.N.2. ÁREA DE ALMACENAJE DESCUBIERTO
	A.N.3.T.O. ÁREA DE TERCARIO Y OFICINAS
	A.N.3.P.C. ÁREA DE PUERTO-CIUDAD
	A.N.4. CONSTRUCCION Y REPARACION NAVAL
	A.N.5. ÁREA DE GRANELES
	A.N.6. ÁREA DE TRANSICIÓN MEDIOAMBIENTAL
	ÁREAS DEL PLAN ESPECIAL FUERA DE LA ZONA DE SERVICIO PORTUARIA (OM 0108/06)
	EDIFICIOS PROTEGIDOS
<b>AMBITO EN SUSPENSO</b>	
	AMBITO INCLUIDO EN EL PLANTERRITORIAL PARCIAL 2 (PTP2) DEL PLAN INSULAR.

	<b>Puertos de Las Palmas</b> <small>Autoridad Portuaria de Las Palmas</small>	
	<small>INSTITUTO ALAN DE HEREDIA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID</small>	
<small>FECHA: 30 MARZO 2007</small>	<small>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LA LUZ Y LAS PALMAS (OAS-04 Y OAS-05)</small> <b>APROBACIÓN DEFINITIVA PARCIAL</b>	
<small>ESCALA: 1:6.000</small>	<small>PLANO DE ORDENACIÓN</small>	<small>ÁMBITO:</small> <b>NORMATIVA</b>
		<b>3</b>