



Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO OAS-06

SUBDIRECCIÓN Y
ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

VOLUMEN I. DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

MAYO DE 2012



#57

VOLUMEN I: DOCUMENTO DE INFORMACIÓN

ÍNDICE

I.	MEMORIA DE INFORMACIÓN	1
1	INTRODUCCIÓN	1
1.1	Antecedentes	1
1.2	Alcance del Plan Especial.....	3
1.2.1	La ordenación urbanística de los puertos de interés general	3
1.2.2	Ámbito territorial del Plan Especial	6
1.2.3	Elaboración y tramitación del Plan Especial	7
1.3	Estructura del documento	8
1.4	Equipo Redactor	8
1.5	Situación y características generales.....	9
1.6	Evolución histórica de la zona de servicio y su ordenación	12
1.6.1	Evolución histórica del puerto	12
1.6.2	Evolución de la zona de servicio.....	21
1.6.3	Zona de servicio vigente y su ordenación	21
1.7	Ámbito del presente Plan Especial de Ordenación.....	22
1.8	Solicitud a la COTMAC respecto la Adaptación del PGO/LPGC	24
1.9	Tramitación del presente expediente.....	27
1.9.1	Formulación del Plan Especial.....	27
1.9.2	Solicitud de los informes sectoriales	27
1.9.3	Contenido de los informes sectoriales	28
1.9.4	Consideración de los informes sectoriales.....	28
1.10	Consideración sobre el Informe de Sostenibilidad Ambiental.....	30
2	ANÁLISIS DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL	33
2.1	Morfología general	33
2.1.1	Configuración y morfología	33
2.1.2	Tipología de la línea de costa	34
2.1.3	Puntos de control y recintos de acceso controlado.....	34
2.1.4	Síntesis y conclusiones.....	35
2.2	Infraestructuras de transporte y accesos	35
2.2.1	Estructura y articulación viaria	35
2.2.2	Tráfico terrestre.....	40
2.2.3	Estacionamiento.....	43

ÍNDICE

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal Sesión de fecha
25 JUN 2012
La/El Secretario/a
General del Pleno

Aprobado inicialmente
29 JUN 2012

2.2.4	Accesibilidad peatonal	44
2.2.5	Transporte público	44
2.2.6	Síntesis y conclusiones	46
2.3	Análisis de la parcelación, la edificación y los usos	47
2.3.1	Parcelación y usos	47
2.3.2	Evolución y tendencia de la demanda	48
2.3.3	Análisis de la edificación	49
2.3.4	Síntesis y conclusiones	59
2.4	Análisis de la situación legal del suelo	59
2.4.1	Superficies en concesión	59
2.4.2	Superficies en autorización	60
2.4.3	Síntesis y conclusiones	60
2.5	Análisis del marco ambiental y paisajístico según el ISA.	61
2.5.1	Caracterización de las variables ambientales significativas.	61
2.5.2	Características ambientales del lugar	67
2.5.3	Unidades homogéneas.	70
2.5.4	Inventario y localización de elementos naturales y culturales	74
2.5.5	Síntesis y conclusiones	77
3	TRÁFICO PORTUARIO	80
3.1	Cifras del Tráfico Portuario	80
3.2	Estructura de los tráficos	84
3.2.1	Autopista Marítima Canaria	84
3.2.2	Actividades Portuarias y Turísticas	85
3.3	Síntesis y conclusiones	88
4	CONDICIONES DE CONTORNO	90
4.1	El marco legal de planeamiento	90
4.1.1	El planeamiento supramunicipal	91
4.1.2	El planeamiento municipal.	98
4.1.3	El planeamiento sectorial	108
4.2	Paisaje portuario y percepción urbana del puerto según el ISA.	121
4.2.1	El borde urbano-portuario	123
4.2.2	El paisaje portuario	128
4.2.3	La percepción urbana del puerto	132
4.3	Síntesis y conclusiones	133
II.	PLANOS DE INFORMACIÓN	135
5	ÍNDICE DE PLANOS DE INFORMACIÓN	135
III.	MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN	137
6	BASES PARA LA ORDENACIÓN	137

6.1	Síntesis de conclusiones del análisis	137
6.1.1	Problemas y potencialidades de la zona.....	137
6.1.2	Situación y tendencias de la actividad portuaria	140
6.1.3	Estimación de demanda de suelo.....	144
6.2	Exigencias del Entorno.....	146
6.2.1	Gestión del Tráfico generado por el Puerto	147
6.2.2	Objetivos y criterios respecto el patrimonio cultural y natural.....	153
6.2.3	Diagnóstico ambiental del ámbito ordenado según el ISA.....	154
7	ALTERNATIVAS.....	158
7.1	Alternativas de ordenación.....	158
Este punto se redacta en conjunto con el Documento de Ordenación (volumen II) y el Informe de Sostenibilidad Ambiental (volumen III)		158
7.1.1	Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial.....	158
7.1.2	Alternativa 1.- Determinaciones del anterior Plan Especial.....	160
7.1.3	Alternativa 2.- Incorporación de actividades compatibles con el uso ciudadano	161
7.1.4	Alternativa 3.- Desarrollo del Frente Portuario de Las Palmas.....	162
7.2	Alternativa seleccionada	165
IV.	PLANOS DE ALTERNATIVAS.....	167
8	Índice de planos de alternativas.....	167

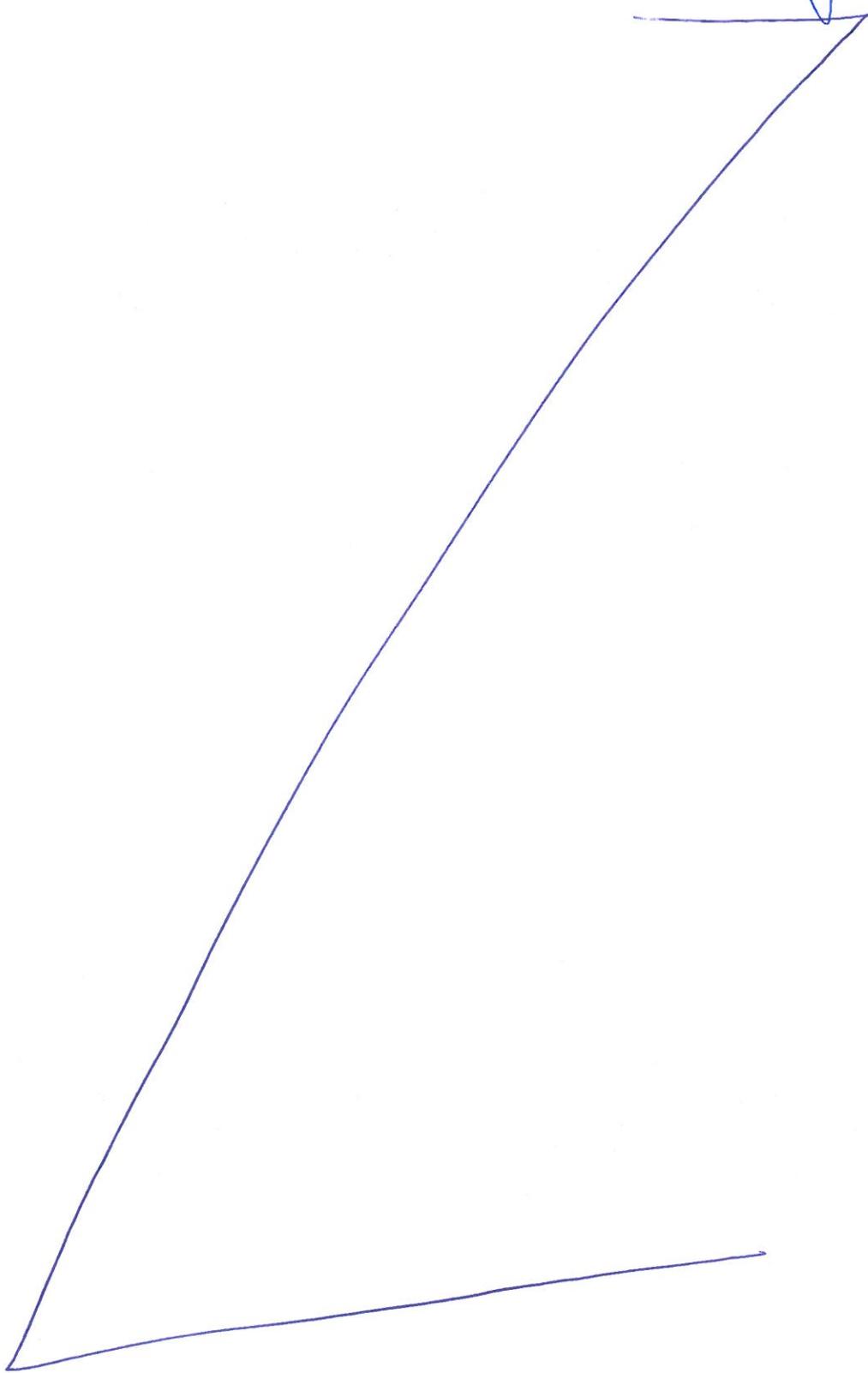


Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La (B) Secretaria/o
General del Pleno



I. MEMORIA DE INFORMACIÓN

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

El presente documento constituye el Plan Especial de Ordenación del Sistema General Portuario de Las Palmas, incluido en el ámbito OAS-06 del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

La redacción de un Plan Especial para ordenar esta 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 permitió resolver de forma eficiente 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 Municipal de Las Palmas de Gran Canaria (aprobado el 9 de marzo de 2005) 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 concreto, con la aprobación del PGOM de Las Palmas de Gran Canaria se modificaba el límite del ámbito del mencionado Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas, *“excluyendo la zona de los muelles de Santa Catalina, Wilson, Sanapú que a todos los efectos se integraría en el OAS-06-1 “Reestructuración del Frente Portuario Santa Catalina-Sanapú”, quedando pues sin efecto para la zona mencionada las determinaciones que contiene el Plan Especial de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz”*



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

Por un lado el **"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.

Y, por otro, el **"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 y, por lo tanto, el que afecta a la zona objeto de este Plan Especial de Ordenación.

De igual manera, y como ya hemos adelantado, 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-04, denominada "Zona de servicio del puerto de La Luz y Las Palmas";
- La OAS-05, denominada "Zona de actividades logísticas del puerto de La Luz y Las Palmas";
- La OAS-07, denominada "Frente Marítimo de Levante".
- La OAS-06, denominada "Centro recreativo y de negocios en la Base Naval", que se desarrolla en este documento.

A las dos primeras, cuyos planes especiales de ordenación ya se encuentran aprobados, 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.

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 de los Espacios Portuarios, 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.

1.2 Alcance del Plan Especial

1.2.1 La ordenación urbanística de los puertos de interés general

La ordenación urbanística de la zona de servicio de los puertos de interés general se realiza de acuerdo con lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre (TR-LPEyMM).

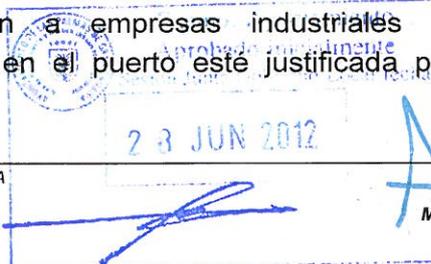
El contenido básico de la Ley, que debe respetar en todo caso el modelo de planeamiento urbanístico aplicable a esta zona, a través de la figura de los Planes Especiales de Ordenación, es el siguiente:

- El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios. (art. 69)

De acuerdo con el art. 72.1, en el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta Ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

- Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.
- Usos pesqueros.
- Usos náutico-deportivos.
- Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el



tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos que no reúnan las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre definidos en el artículo 3 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico.

- 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 (arts. 56.1 y 56.2)
- La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial. Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada (Art. 56.2.a)
- 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. 56.3).
- 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. 12.1 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 normativo recogido en el art. 56.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011 de 5 de septiembre 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 mencionado art. 56.

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 Urbano. 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

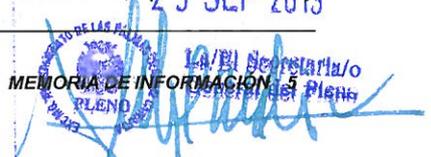
26 JUN 2012



Pleno Municipal de fecha 29 SEP 2012

LA/El Secretario/a

MEMORIA DE INFORMACIÓN 5



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.

1.2.2 Ámbito territorial del Plan Especial

El ámbito territorial del Plan Especial de Ordenación debe abarcar exclusivamente la zona de servicio terrestre del puerto, de acuerdo con lo establecido en el art. 56.2.a del TR-LPEyMM, no pudiendo incluir terrenos que no pertenezcan a la zona de servicio. 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 Las Palmas, el propio Plan General de Ordenación actualmente en vigor divide la zona de servicio en ámbitos diferenciados, por una parte, el denominado OAS-06, 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-04 y OAS-05 que se reservan para las actividades comerciales del puerto.

Es conveniente matizar en este punto que el ámbito OAS-06 del PGO de Las Palmas de Gran Canaria no está únicamente integrado por terrenos incluidos dentro de la zona de servicio terrestre del Puerto de Las Palmas, sino también por otros sometidos a distintos regímenes y condiciones. Por ello, y en aplicación del TR-LPEyMM, en el presente plan especial de ordenación se utilizará como ámbito de ordenación únicamente la zona de servicio terrestre del Puerto de Las Palmas que se encuentre incluida dentro de los límites establecidos por el PGO de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito de la

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/EI Secretaria/o
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



En consonancia con lo anterior, la Autoridad Portuaria de Las Palmas ha solicitado, durante la tramitación de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, tanto al Ayuntamiento como a la Comisión Técnica de la COTMAC que "expresamente quede recogido en la ficha del área diferenciada (...) de la Adaptación Plena del PGO/LPGC la posibilidad de formular y tramitar la ordenación urbanística de los distintos ámbitos espaciales de la vigente zona de servicio del Puerto de Las Palmas, contemplada en la delimitación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, mediante Planes Especiales de Ordenación de áreas funcionales autónomas.". Todo ello en concordancia con lo dispuesto para la articulación urbanística de los puertos en el mencionado artículo 56 del TR-LPEyMM.

1.2.3 Elaboración y tramitación del Plan Especial

El art. 56 del TR-LPEyMM, en relación con la legislación urbanística aplicable, establece el 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 y aprobación 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 de Gran Canaria 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 y a Puertos del Estado el informe vinculante a que se hace referencia en el art. 55.2.c) del TR-LPEyMM.

Corresponde al Pleno del Ayuntamiento 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. Ahora bien, al no encontrarse en el momento actual en el que se formula el presente plan especial adaptado el PGO-LPGC a las directrices de ordenación y del turismo de Canarias, la aprobación definitiva corresponderá al Gobierno de Canarias.

1.3 Estructura del documento.

El presente Plan Especial se compone de los siguientes documentos:

- Volumen I: Documento de Información
 - Memoria de Información
 - Planos de Información
 - Memoria de Justificación
 - Planos de Alternativas
- Volumen II: Documento de Ordenación
 - Memoria de Ordenación
 - Estudio Económico-Financiero
 - Normas Urbanísticas
 - Planos de Ordenación
- Volumen III: Informe de Sostenibilidad Ambiental

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 y de Justificación cumplen una función complementaria, de justificación de las opciones adoptadas.

1.4 Equipo Redactor

Autoridad Portuaria de Las Palmas

- Presidente: Luis Ibarra Betancort
- Director: José Miguel Pintado Joga

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno



- Equipo Técnico:
 - Esteban del Nero Benítez, Subdirección y Área de Ordenación Portuaria.
 - José Ramón González, Jefe de Unidad de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental
 - Guillermo A. Holm Mateo, Responsable de Infraestructuras de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental
 - Francisco Sánchez La O, Geógrafo - Técnico de Planeamiento Urbanístico y Planificación Ambiental.
 - Richard Gómez Melián, Arquitecto colaborador de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

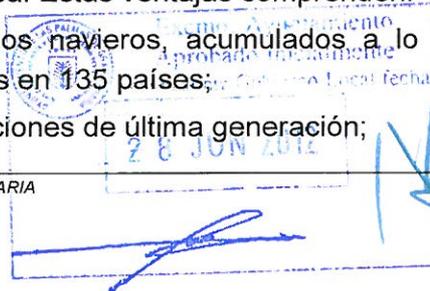
1.5 Situación y características generales

El Puerto de 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 más de 4.000 metros 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 Las Palmas y se encuentra dentro de sus aguas abrigadas la Playa de las Alcaravaneras de aproximadamente 500 de longitud y una superficie de 3,2 hectáreas. La Corriente de Canarias, que llega desde el Atlántico Norte 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.

Gracias a su ventajosa ubicación en la encrucijada de rutas entre África, Europa y las Américas, Las Palmas de Gran Canaria se ha transformado en un puerto de escala universal, con capacidad para atender buques de toda índole. En su papel de plataforma logística de los tres continentes mencionados, el puerto tiene la posibilidad de atraer niveles de tráfico cada vez mayores. Otras ventajas competitivas contribuyen a explicar el éxito de Las Palmas como puerto más activo de la franja de la costa oriental del Atlántico Medio y costa occidental de África. Estas ventajas comprenden:

- Alta densidad de vínculos navieros, acumulados a lo largo de los años, con conexiones a 510 puertos en 135 países;
- Disponibilidad de instalaciones de última generación;



- Conocimientos técnicos y comerciales de la comunidad marítima y portuaria local;
- Alta calidad de servicios, flexibilidad y polivalencia.

Todo ello contribuye a que el puerto desempeñe un múltiple papel, como:

- Centro de transbordo y plataforma logística de contenedores y otras cargas comerciales, a escala regional, nacional y tri-continental;
- Estación de servicio para los buques que surcan las rutas atlánticas, con una larga tradición de competencia en el abastecimiento de combustible, aprovisionamiento de buques y reparaciones navales;
- Base consolidada de las flotas pesqueras internacionales;
- Puerto de pasajeros, con prestación de servicios tanto a los cruceros como a los transbordadores;
- Centro de regatas, espléndidamente situado para dar servicio a las travesías transatlánticas.

Con todo ello Las Palmas clasifica primeras posiciones para una serie de actividades, tales como reparaciones navales, abastecimiento de combustible y en lo que concierne al manejo de contenedores y tráfico de pasajeros/cruceros.

Se dispone en una orientación norte-sur y presenta dos zonas de maniobras y servicios claramente diferenciadas: Dársena Exterior y Dársena Interior, separadas por la línea recta que representa el Muelle León y Castillo. Actualmente, en ejecución se encuentra otra dársena exterior, llamada La Esfinge. 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 (10) 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 3500 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, arranco del lado Este del istmo-tómbolo inicial compuesto por depósitos detríticos y arenosos sobre una flecha volcánica submarina. 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, con unos calados que varían entre 3 y 22 m. Las actuales infraestructuras de abrigo parecen suficientes, en principio, para proteger el Puerto de Las Palmas de los temporales más frecuentes (Norte

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

a/El Secretario/a
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
General del Pleno

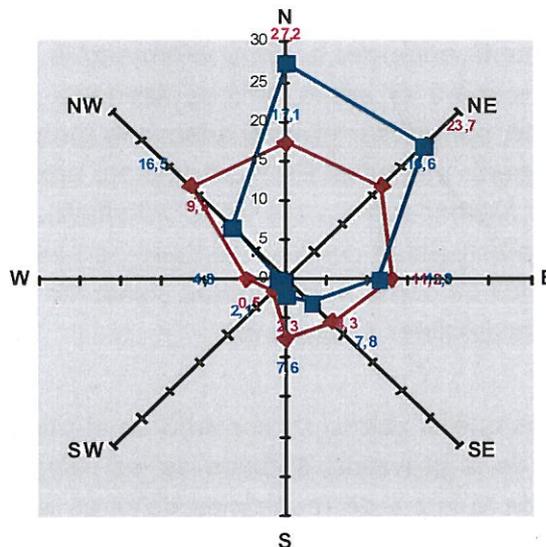
28 JUN 2012

- Noreste), quedando parcialmente desprotegido de los temporales ocasionales con procedencia Sur. 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° C y 26° C, la máxima oscila entre los 21°C y 32°C y las mínimas entre 13°C y 22°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 batan el puerto son los de componente NE (2 Ho=7,00 m y 2 h = 5,10 m); el NW (2 Ho = 10,00 m; 2 h=2,10 m) y SE (2 Ho=5,00 m y 2 h=3,54 m). Aunque las alturas de olas en profundidad indefinida son de cierta consideración, por lo general los temporales llegan al puerto con valores moderados siendo puntuales aquellos que por su magnitud y dirección (Sureste – Noroeste) obstaculizan la maniobrabilidad náutica y la operatividad de servicios (estiba y desestiba). Los temporales más fuertes del Noreste que batan con cierta frecuencia en épocas invernales contra el dique exterior de abrigo (R. Sofía) derivan su fuerza hacia la costa, llegando a invadir las olas la Avenida Marítima, corredor principal de entrada y salida de tráfico de La Ciudad, generando colapsos puntuales

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



—◆— Velocidad Media (Km/h) —■— Frecuencia (%)

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

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



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.

El Puerto de Arinaga, al igual que el de Salinetas, se encuentra incluido en las infraestructuras portuarias pertenecientes al Puerto de Las Palmas. Fue declarado puerto de interés general, y por tanto de competencia exclusiva de la Administración del Estado, en el Anexo 11 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

1.6 Evolución histórica de la zona de servicio y su ordenación

1.6.1 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 por la fuerte atracción de población que causó el desarrollo de actividades relacionadas con la construcción del puerto y de los servicios vinculados a éste.

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. Este crecimiento urbano en torno al Puerto y a la Playa de Las Canteras fue encerrando al Puerto y limitando su crecimiento físico, hecho que ha provocado en la actualidad conflictos urbano-portuarios por la ocupación, gestión y ordenación de territorios de borde marítimo que siendo de competencia portuaria tienen uso urbano y permiten actividades ciudadanas.

Puede decirse entonces que el puerto se convirtió en el principal motor de desarrollo de la ciudad, de la Isla y de la provincia. Muchos de los trabajadores vinculados al puerto procedían del interior de la isla y de municipios de otras islas de la provincia. Estos se establecían con toda su familia en espacios marginales en los alrededores del Puerto (zona baja de La Isleta). La población de la capital se triplica en menos de 50 años, pasando de 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 (una cuarta parte de los 10.952 del año 2.010, si no tenemos en cuenta la magnitud y capacidad de los buques actuales). En la actualidad la ciudad de Las Palmas cuenta con

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2010

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

La El Secretario

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

28 JUN 2012

un total de 383.343 habitantes (censo de enero de 2011), de los cuales un amplio sector trabaja en actividades que directa o indirectamente están ligadas al puerto.

Año	Buques	Buques TRB
2011	11.788	216.799.000
2010	10.952	181.763.803
2009	10.787	165.577.410
2008	10.843	157.629.823
2007	11.262	145.660.880
2006	10.937	136.113.732
2005	11.868	131.204.000
2004	12.719	123.101.000
2003	13.071	119.686.951
2002	13.173	110.383.000

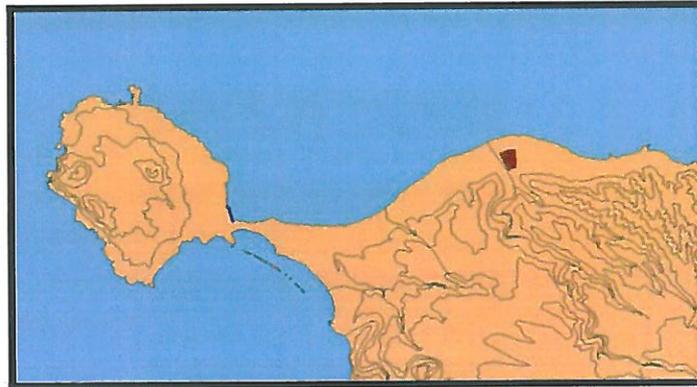
▲ Fuente: elaboración propia

El puerto, desde el inicio de su construcción en el fondeadero natural al sureste de La Isleta, se ha ido ampliando en sucesivas etapas, buscando mayores calados y superficies para adecuarse a las demandas derivadas del tráfico marítimo 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 el crecimiento urbano, en parte dinamizado por el desarrollo portuario, obstaculiza su crecimiento hacia el interior o hacia el sur, hasta donde el resguardo de la Isleta permita el desarrollo óptimo de actividades náuticas. 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 y de ser frecuentada desde el siglo XII a.C. por navegantes gadiritas, cultura fenopúnica).

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 a la desembocadura del Barranco de Guinguada, por sus condiciones y recursos naturales.

La Isleta, unida a la isla por intrusiones submarinas de magma procedentes de sus volcanes y un posterior proceso de sedimentación de arenas y detritos organógenos, proporciona una ensenada natural compuesta por un istmo y dos bahías, siendo la de levante, por su mejores condiciones naturales, e utiliza para fondear las embarcaciones, llamada ensenada de La Luz, o de La Isleta. Las mercancías son posteriormente trasladadas hasta la ciudad.

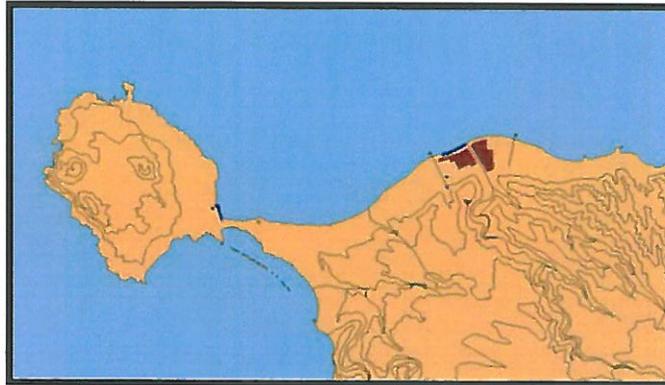
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/EJ. Secretaria/o
General del Pleno



1478 - 1686



- 1492 11 de agosto, 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 continúa 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.
- 1596 Ataque pirático dirigido por Van der Does, la ciudad queda arrasada.
- 1599 Inicio de la reconstrucción de la ciudad tras el ataque del pirata Van der Does (1596). El puerto de San Telmo potencia el carácter comercial de Triana.

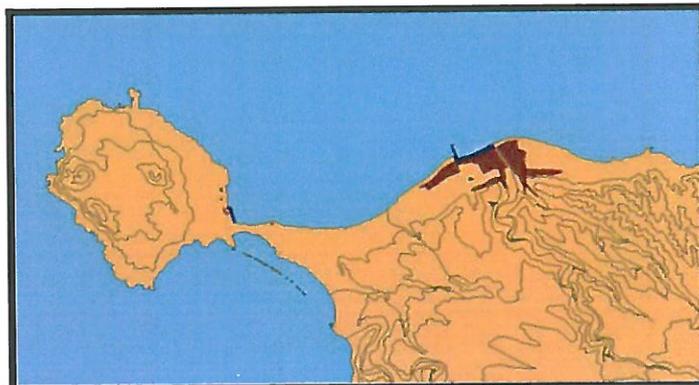


Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La J. Secretaría/o
General del Pleno

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** Francos. 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. Declaración de Puertos.
- 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.

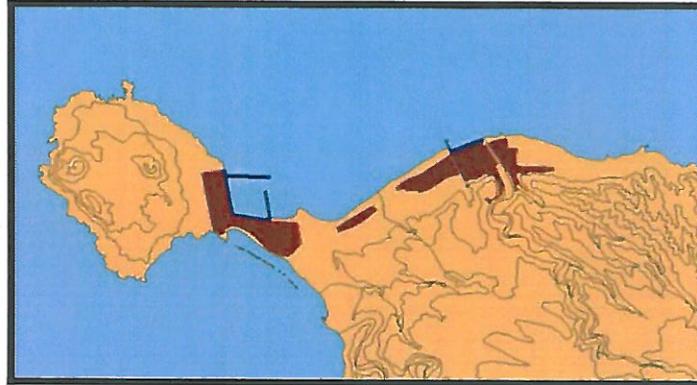
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



1883 – 1914

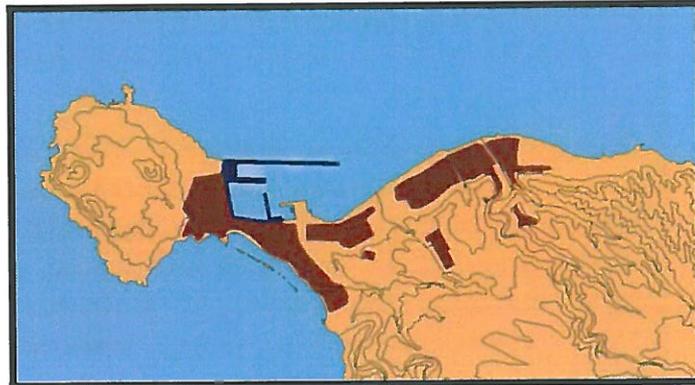


La construcción del puerto posibilita la transición de la ciudad histórica a la ciudad moderna.

- 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 expropiaron 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.
- 1905** Constitución de la JOP
- 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.

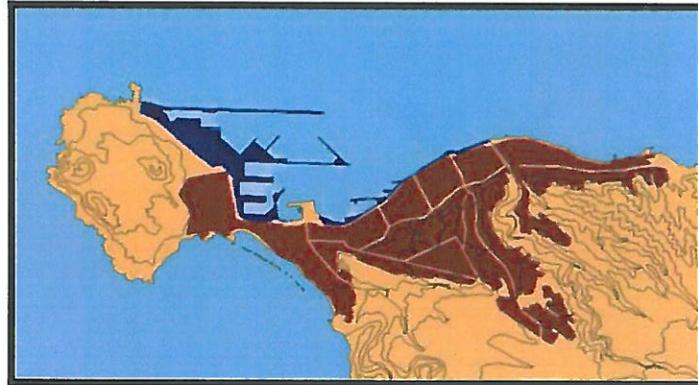
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

LA H. SECRETARÍA/O
GOBIERNO DEL AYUNTAMIENTO



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 Cañeque. 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.

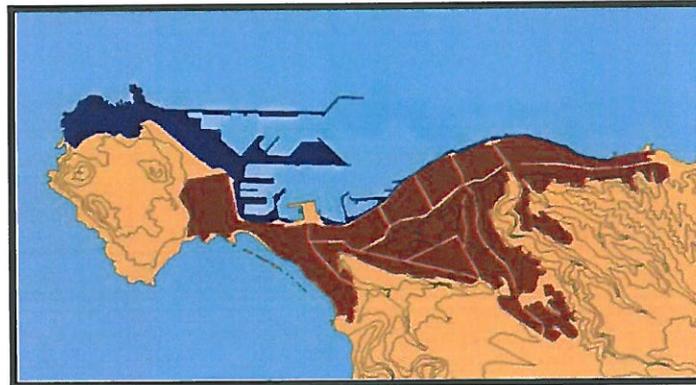
La construcción de la Avenida Marítima, a partir de 1963, es ocasión para el relleno de toda una banda litoral que se incorpora a la ciudad, se amplía el Parque de San Telmo y se crea el Club Metrópole.
- 1964 Plan General de Ordenación del Puerto de M. Viguera González, enmarcado dentro del Plan Canarias 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.

Excma. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
28 JUN 2012

Excma. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La J. Secretaria/o
General del Pleno

1980 – 2010



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.

Continuación de la Pavimentación de la Terminal de Contenedores de León y Castillo, Refuerzo del Reina Sofía, Muelle de los Cambulloneros, Terminal de Contenedores Virgen del Pino.
- 2002** Dique de la Esfinge (1º Fase), Pavimentación de la Terminal de Contenedores de Muelle de Gran Canaria, Mejora y Acondicionamiento de la Playa de las Alcaravaneras.
- 2003** Prolongación del Dique Reina Sofía, Dragado del acceso al Muelle de Santa Catalina, Pavimentación y urbanización de los accesos al Muelle de Gran Canaria, Urbanización Logística de la Isleta,
- 2004** Cierre de seguridad para el acceso al Muelle de Santa Catalina, Urbanización de explanada Santa Catalina poniente, Pantalanes flotantes y Ampliación y mejoras del Muelle Deportivo, Rellenos del Pantalán de Cory.
- 2005** Urbanización de la zona Logística de la Isleta, Ampliación del Pantalán de Cory,
- 2007** 30 de marzo, aprobación del Plan Especial del Puerto de Las Palmas (OAS-04/05)

Cierre Sur de la Terminal de Muelle León y Castillo, Contradique de cierre, Ampliación del Muelle de Guacros en el Muelle de Santa Catalina, Dique de la Esfinge (2º Fase)

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/E. Secretario/a
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA
General del Pleno
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



1.6.2 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.

1.6.3 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 Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga" aprobado definitivamente por el Ministerio de Fomento por Orden de 1 de Agosto de 2001.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

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 Sebadal, por el borde exterior del Paseo Hermanos Reina Lorenzo, al

25 SEP 2013
Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Pleno Municipal

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:

- La 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.

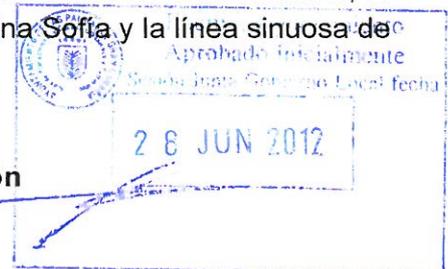
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

1.7 **Ámbito del presente Plan Especial de Ordenación**

La/El Secretario/a
General del Pleno

El ámbito abarca de norte a sur, desde el extremo norte del Muelle del Sanapú hasta la Plaza de Canarias y desde la rivera del mar del Muelle del Sanapú, Muelle de



Wilson, Muelle de Santa Catalina norte, naciente, poniente y sur , hasta la la Autovía GC-1.

Estamos ante un área perteneciente a la Zona de Servicio Terrestre de un puerto de interés general con una gran influencia y trascendencia sobre el entorno urbano inmediato, inmerso dentro de la trama urbana. Esta condición genera una gran complejidad abordada en este Plan con la intención de desarrollar globalmente toda el área desde propuestas que den solución a la complejidad mencionada y eviten obstáculos e inconvenientes tanto al desarrollo portuario como urbano.

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 Guinguada 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 localización en el espacio geográfico más estrecho de la isla, Istmo – tómbolo de Guanarteme, y corredor natural entre La Isleta (barrio, polígono industrial del sebadal y el puerto) y el resto de la ciudad y la isla hacen que las distintas vías circulatorias queden continuamente saturadas por el masivo tráfico que soporta, especialmente en horas punta, haciendo muy dificultoso proyectar y ejecutar alternativa que de solución definitiva a tal asunto.



Factar y ejecutar
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El Secretario/o General del Pleno
MEMORIA DE INFORMACIÓN 23

1.8 Solicitud a la COTMAC respecto la Adaptación del PGO/LPGC

La Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó, durante la tramitación de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, tanto al Ayuntamiento como a la Comisión Técnica de la COTMAC que “expresamente quede recogido en la ficha del área diferenciada (...) de la Adaptación Plena del PGO/LPGC la posibilidad de formular y tramitar la ordenación urbanística de los distintos ámbitos espaciales de la vigente zona de servicio del Puerto de Las Palmas, contemplada en la delimitación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, mediante Planes Especiales de Ordenación de áreas funcionales autónomas.”. Todo ello en concordancia con lo dispuesto para la articulación urbanística de los puertos en el mencionado artículo 56 del TR-LPEyMM.

Se adjunta copia de dicho escrito presentado el 8 de noviembre de 2011 ante la Ponencia Técnica de la COTMAC.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno





José Daniel López López
Director

Puertos de Las Palmas



Autoridad Portuaria de Las Palmas

C/ Tomás Quevedo Ramírez, s/n. Tel: 928 214 400
35008-Las Palmas de Gran Canaria
Islas Canarias, España. Fax: 928 214 422

Ponencia Técnica de la COTMAC
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y POLÍTICA TERRITORIAL
C/. Profesor Agustín Millares Carló, 18
Edificio Servicios Múltiples II - 4ª planta
35.071 - Las Palmas de Gran Canaria

Ref: JRGlez/ENero

Las Palmas de Gran Canaria, a 8 de noviembre de 2011

ASUNTO: Adaptación Plena del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria. Tramitación de la ordenación urbanística de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas.

El reciente Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TR-LPEyMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre establece en su artículo 56 que la Autoridad Portuaria formulará un plan especial para *ordenar urbanísticamente la zona de servicio de los puertos estatales*, de conformidad con la previa *Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios* que esté vigente (antiguo PUEP). A estos efectos, el ámbito del Plan Especial no podrá extenderse más allá de la zona de servicio así delimitada por dicho DEUP (PUEP).

Por otro lado, el 19 de julio de 2011 se publicó la aprobación definitiva de la Primera Modificación Puntual del Plan Insular de Ordenación en la isla de Gran Canaria (PIO/GC). Dicha Modificación se tramitó en aplicación de los cambios legislativos introducidos por la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, posibilitando la iniciación o continuación de la tramitación de los Planes Territoriales de Ordenación, Planes Parciales de Ordenación y Planes Especiales de Ordenación, en tanto se procede a la adaptación plena del planeamiento territorial o urbanístico a las determinaciones del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, y a las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

En definitiva, dicha modificación del PIO/GC afectará a diversos ámbitos de la actual zona de servicio del Puerto de Las Palmas, posibilitando un



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

LA/EL SECRETARIO/O
GENERAL DEL PUEP

levantamiento de la prohibición de ultimar la ordenación urbanística del suelo que se mantenía afectado por diversos instrumentos de ordenación territorial o urbanística, tales como el PTP-1 y el PTP-2 del PIO/GC, la OAS-04/06/07 del vigente PGO (Adaptación Básica) o el SEG-DEL de la Adaptación Plena del PGO actualmente en tramitación.

En consonancia con ello, esta Autoridad Portuaria ha solicitado el pasado mes que el PGO defina un Sistema General que incluya exclusivamente los terrenos ocupados por la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas comprendidos entre el Muelle de Sanapú y el Castillo de San Cristóbal; o en su defecto, que su ordenación urbanística se pueda desarrollar mediante uno o varios Planes Especiales de Ordenación de áreas portuarias funcionalmente autónomas, ya sea excluyéndolos del SG-DEL, o bien, diferenciándolos dentro del mismo pero con autonomía para su desarrollo administrativo. Todo ello en concordancia con lo dispuesto para la articulación urbanística de los puertos en el mencionado artículo 56 del TR-LPEyMM (RD Legislativo 2/2011):

"1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario (...)

2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:

a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.

Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.(...)"

En base a las disposiciones legales anteriores, y a la vista de la próxima reunión de la Comisión Técnica de la COTMAC en la que se tratará como asunto la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, **SOLICITAMOS:**

Que expresamente quede recogido en la ficha del área diferenciada SG-DEL de la Adaptación Plena del PGO/LPGC la posibilidad de formular y tramitar la ordenación urbanística de los distintos ámbitos espaciales de la vigente zona de servicio del Puerto de Las Palmas, contemplada en la delimitación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, mediante Planes Especiales de Ordenación de áreas funcionales autónomas.

Atentamente,

El Director

José Daniel López López

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Puerto de Las Palmas
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El/la Secretario/a
General del Pleno



1.9 Tramitación del presente expediente

De conformidad con lo establecido en la legislación sectorial portuaria, la legislación aplicable al sistema de planeamiento de Canarias y con el convenio de colaboración vigente entre el Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria y la Autoridad Portuaria de Las Palmas, se han realizado los siguientes actos administrativos y tramitaciones:

1.9.1 Formulación del Plan Especial

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 8 de marzo de 2012, acordó:

- Formular el "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06" e iniciar el expediente de tramitación.
- Remitir al Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria el documento de formulación del Plan Especial.
- Solicitar todos aquellos de informes sectoriales previos a la Aprobación Inicial del Plan en virtud de normativa sectorial, lo cual supondrá la suspensión del plazo de tramitación del procedimiento, en virtud de lo previsto en el artículo 42.2 del TR-LOTCENC, según la redacción dada por la Ley 6/2009, de 6 de mayo.

1.9.2 Solicitud de los informes sectoriales

La Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó los informes sectoriales de Costas, Carreteras y Patrimonio Histórico, previos a la aprobación inicial del documento de Plan Especial de Ordenación. Concretamente se solicitaron los siguientes:

- Solicitud de informe sectorial a la Demarcación de Costas de Canarias, en aplicación del artículo 117 de la Ley 22/1998, de 28 de julio, de Costas. Registro de entrada de la solicitud en la Demarcación el 9 de marzo de 2012.
- Solicitud de informe sectorial a la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural, del Cabildo de Gran Canaria, en aplicación del artículo 8 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias. Registro de entrada de la solicitud en el Cabildo el 9 de marzo de 2012.
- Solicitud de informe sectorial de carreteras a la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del gobierno de Canarias y a la Consejería de Obras Públicas, Infraestructuras y Aguas del Cabildo de Gran Canaria. Registro de entrada de la solicitud en el Cabildo y el Gobierno de Canarias el 9 de marzo de 2012.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta Gobierno Local fecha

28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

1.9.3 Contenido de los informes sectoriales

Los informes sectoriales previos a la aprobación inicial recibidos en la Autoridad Portuaria de Las Palmas, una vez realizada la solicitud de los mismos a las administraciones con competencias en la materia, fueron los siguientes:

- Informe sectorial de carreteras, de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, recibido el 25 de abril de 2012 con registro de entrada nº 2473.

El carácter del informe se condiciona a que se cumplan las siguientes determinaciones:

- a) Que en los documentos de planos de ordenación figure la Línea Límite de Edificación con respecto la GC-1.
 - b) Que en el artículo 34 de la normativa figure que los proyectos de colindantes con la GC-1 deberán ser autorizados por el Cabildo de Gran Canaria.
 - c) Que una vez subsanado lo anterior se vuelva a emitir un nuevo informe por parte de la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación, considerando el informe emitido como vinculante con el plan especial.
- Informe sectorial de patrimonio histórico, de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y Cultural, del Cabildo de Gran Canaria, recibido el 18 de mayo de 2012 con registro de entrada nº 2901.

En el informe se realizan las siguientes consideraciones:

- a) Que en la normativa del Plan Especial se mencione el artículo 70 sobre hallazgos casuales de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias.
- b) Considera muy positiva que se haya incluido entre los usos propuestos del Plan Especial el uso cultural en las áreas de normativas NTD y AN3-TO y propone como recomendación que se estudie la viabilidad de instalar un espacio museístico sobre la vinculación de Gran Canaria y el mar.

1.9.4 Consideración de los informes sectoriales

- Respecto el Informe sectorial de carreteras:

Como simple nota informativa inicial, hay que destacar que el emplazamiento y situación del puerto es anterior (casi un siglo antes) a la construcción de la GC-1, y que, en concreto, entre Santa Catalina y Belén María, los terrenos sobre los que asientan los tramos VI y VII de la Avenida Marítima (actual GC-1) fueron cedidos en la década de los 80 por la Autoridad Portuaria para que se pudiera construir la misma. O sea, se produjo entonces una mutación demanial de un puerto, que ya existía desde hacía mucho tiempo



Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal de fecha

25 SEP 2012

General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

y cuyas facultades competenciales quedaron inalteradas en el resto del dominio público portuario no desafectado, incluidas las servidumbres de protección del demanio marítimo terrestre que prevé la legislación de Costas sobre otros espacios circundantes.

También es preciso aclarar que todas las superficies a ordenar mediante este plan especial de ordenación pertenecen al **dominio público portuario estatal**, y que como tal se integran, con sus peculiaridades, dentro de los que **conforman el dominio público marítimo-terrestre**, (véase al respecto el artículo 4.11 de la Ley 22/1988 de Costas y el artículo 67.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante). Además, el **dominio público marítimo-terrestre** (dentro del que se integra el dominio público portuario) se encuentra **especialmente protegido como tal por el artículo 132.2 de la Constitución Española**, refiriéndose el artículo 7 de la Ley de Costas al mismo como **inalienable, imprescriptible e inembargable**. El Capítulo II. de esta Ley, integrado en el Título I **Bienes de Dominio Público Marítimo Terrestre**, se titula de manera rotunda y clarificadora como **"INDISPONIBILIDAD"**

Por otro lado, la sentencia del Tribunal Constitucional 46/2007 sobre la Ley Directrices de Illes Balears (FJ 10) no ha admitido el informe vinculante autonómico sobre las competencias estatales (aeropuerto de Formentera). ya que *"...al no asegurar la debida ponderación de los intereses eventualmente afectados por la concurrencia competencial sobre el mismo espacio físico e imponer la subordinación de unos a otros, el carácter vinculante del informe...es contrario al orden constitucional de competencias"*.

Visto los anteriores argumentos, se ha considerado por parte de la Autoridad Portuaria que puede haberse producido alguna errata involuntaria en la emisión del mencionado informe, por lo que ha solicitado la reconsideración de su contenido ante la Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación del Gobierno de Canarias, previéndose una oportuna aclaración.

- Respecto el Informe sectorial de patrimonio histórico:

Se ha aceptado la propuesta del Cabildo, y se ha añadido un nuevo párrafo en el artículo 11 *-Proyectos de edificación y construcción-* de la normativa del plan especial, con el siguiente contenido:

"Durante la ejecución de cualquier tipo de obra por parte de la Autoridad Portuaria de Las Palmas o bien de un concesionario se deberá proceder de conformidad con el artículo 70 de la Ley 4/1999, de 15 de marzo, de Patrimonio Histórico de Canarias, respecto el posible hallazgo casual de restos humanos, estructuras, restos arqueológicos o paleontológicos."

Sobre la viabilidad de instalar un espacio museístico sobre la vinculación de Gran Canaria y el mar en los ámbitos ordenados a través del plan especial se considera que la

Autoridad Portuaria de Las Palmas ha cumplido con dicho objetivo, ya que precisamente en las áreas de normativas NTD y AN3-TO se ha dispuesto de una ordenación urbanística que ha incluido el uso cultural entre los permitidos. La viabilidad económica de dicha instalación, la oportunidad de su construcción o bien el impulso de dicha iniciativa debe suceder a posteriori de la aprobación definitiva del plan especial, estando en manos de las administraciones públicas con competencias en la gestión y promoción del patrimonio histórico la búsqueda de soluciones o medios que posibiliten la implantación de un equipamiento museístico de ese tipo, prestando la Autoridad Portuaria de Las Palmas toda la colaboración que sea posible dentro las competencias que también tiene encomendadas.

1.10 Consideración sobre el Informe de Sostenibilidad Ambiental

En virtud de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, todo plan o programa que pueda tener efectos significativos sobre el medio ambiente, en lo que se incluye aquellos relativos a la "ordenación del territorio urbano y rural o del uso del suelo" (artículo 3.2.a. *in fine*) como el presente ámbito, debe realizar una evaluación ambiental con el objeto de promover un desarrollo sostenible, conseguir un elevado nivel de protección del medio ambiente y contribuir a la integración de los aspectos ambientales.

Esta evaluación ambiental es considerada por la Ley 9/2006 (artículo 2.d) como "el proceso que permite la integración de los aspectos ambientales en los planes y programas mediante la preparación del informe de sostenibilidad ambiental, de la celebración de consultas, de la consideración del informe de sostenibilidad ambiental, de los resultados de las consultas y de la memoria ambiental y del suministro de información sobre la aprobación de los mismos", por lo que el Informe de Sostenibilidad Ambiental (Volumen III) es una pieza esencial del proceso, configurándose como "parte integrante de la documentación del plan", debiendo ser accesible e inteligible para el público y las administraciones públicas y contendrá un resumen no técnico de la información a la que se hace referencia el Anexo I.

En consecuencia, y sin perjuicio de la necesaria adaptación de la legislación autonómica a los preceptos básicos establecidos por la Ley 9/2006, en este marco los Planes Especiales de Ordenación están sometidos a este procedimiento y, por tanto, a la evaluación de los efectos del plan en el medio ambiente.

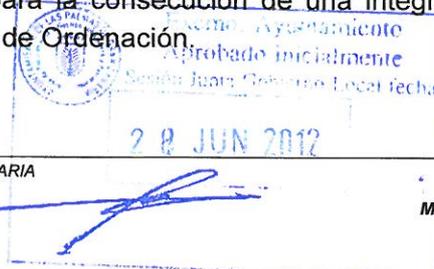
En consecuencia, el procedimiento de evaluación ambiental del plan será aquel establecido en la Ley 9/2006 para la consecución de una integración de los aspectos ambientales en el Plan Especial de Ordenación.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado por el Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

La Jefe de Área /
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS
Coordinador del Pleno



El único objetivo de este análisis es dar cumplimiento e integrar en el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito del OAS-06, el Informe de Sostenibilidad Ambiental para, en sucesivas fases del presente documento, elaborar una Memoria Ambiental que valore la integración de los aspectos ambientales realizada durante el proceso de evaluación. Por tal motivo existe una relación entre ambos documentos (volumen I y III) quedando expresa en los apartados 1, 2.5, 4,5,6,7 y 8 de este documento.

La legalidad vigente asegura la necesaria consideración de los factores del medio natural en la planificación territorial. Esta necesidad se fundamenta en la incidencia ambiental de la aplicación de las determinaciones de los instrumentos de ordenación, ya que definen las pautas para la utilización del suelo y la asignación de usos al territorio.

En este contexto, la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (en adelante Ley 9/2006) viene a articular las determinaciones que, en materia de contenido ambiental, son de aplicación a la totalidad de los instrumentos de ordenación y a todas sus fases.

En consecuencia, el Plan Especial de Ordenación debe contener las determinaciones de la Ley 9/2006 adaptadas al nivel exigido para la ordenación propuesta, tomando como referencia la Resolución de 28 de diciembre de 2006, por la que se hace público el acuerdo de la COTMAC de 20 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para elaboración de los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo.

Esta circunstancia se corrobora en el artículo 3.1.a) de la misma Ley 9/2006 que establece que "serán objeto de evaluación ambiental (...) los planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente (...) que se elaboren o aprueben por una Administración Pública".

En este sentido, el artículo 7.1. de la misma Ley viene a establecer las actuaciones de las que consta el proceso de evaluación ambiental, el cual se inicia con la elaboración de un Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), cuyo contenido se estipula en el artículo 8.2. de dicha Ley, y los contenidos y criterios del Informe de Sostenibilidad Ambiental en los anexos I y II de dicha Ley.

Por ello, el nivel de detalle del estudio ambiental y del grado de afección de la actuación urbanística sobre los distintos parámetros ambientales debe concretarse de acuerdo a las estipulaciones establecidas en el Documento de Referencia para elaboración de los Informes de Sostenibilidad Ambiental de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo.



Por todo ello el Informe de Sostenibilidad Ambiental (volumen III) relativo al Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas dentro del ámbito del OAS 06, tiene por finalidad dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, objetivo para cuyo cumplimiento se ha tomado como referencia la Resolución de 28 de diciembre de 2006, relativo a la aprobación definitiva del Documento de Referencia para la elaboración de los Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo. Así como el 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, en especial lo regulado en su artículo 27.

Si bien también se han contemplado todos aquellos aspectos que deben tenerse en cuenta en el planeamiento de desarrollo, redactándose el mismo con el objeto de ser sometido a los trámites de participación pública y de consulta.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/Da Secretaría/o
General del Pleno



2 ANÁLISIS DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL

2.1 Morfología general

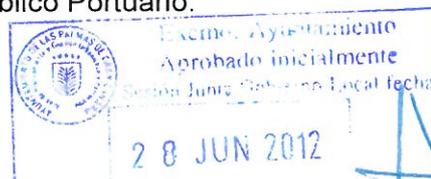
2.1.1 Configuración y morfología

El ámbito objeto de estudio presenta un uso mixto urbano-portuario que abarca el Muelle del Sanapú, Wilson y Santa Catalina.

En el Muelle de Ribera de Sanapú, con explanada anexa se albergan distintas naves e instalaciones portuarias divididas por la Avenida de Los Consignatarios. Este muelle y explanada -en proceso de transformación- con usos meramente portuarios, en la actualidad acoge parte del tráfico interinsular y con algunos países del noroeste de África (Líneas Armas). Al otro lado de la vía se encuentran las naves rehabilitadas de antiguos almacenes en desuso transformadas en Centro Logístico Internacional de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja para la distribución de ayuda humanitaria hacia el continente Africano (convirtiendo al Puerto de Las Palmas en plataforma logística para proyectos humanitarios en África Occidental) y en Centro Logístico Internacional del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas como parte del Sistema de las Naciones Unidas de Ayuda de Emergencias.

El Muelle de Wilson, también de ribera, en la intersección oblicua entre los Muelles de Sanapú y Santa Catalina, en la actualidad alberga tráfico marítimo variado y es zona de atraque de embarcaciones de distintos servicios portuarios. En él se encuentran ubicados el edificio Fundación Puertos de Las Palmas, de uso administrativo, y el Centro Comercial El Muelle.

El Muelle de Santa Catalina, primer muelle comercial construido en el Puerto de Las Palmas, está conformado por un espigón que arranca perpendicularmente al Parque de Santa Catalina y una prolongación de éste con dirección Este-Sureste. Está dedicado fundamentalmente al tráfico de cruceros-pasajeros permitiendo por este tipo tráfico usos y actividades urbanas. En la franja urbana que linda con esta área, además de la Autovía antes señalada, se encuentran un conjunto de espacios e instalaciones públicas: una sucesión de espacios verdes, los edificios portuarios históricos de Elder y Miller. También el intercambiador, Plaza de Canarias y paseo de borde marítimo. Todo este conjunto último en suelo de Dominio Público Portuario.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

La anchura media de la zona de servicio portuaria¹ en estas áreas ronda los 90 m. El Muelle de Santa Catalina si bien tiene un tramo inicial estrecho (el perpendicular a la línea de costa), luego se ensancha hasta alcanzar cerca de los 100 m, necesarios para poder albergar tráfico de cruceros cumpliendo las normativas vigentes sobre este tipo de tráfico. Esta media (90,30 m) se puede considerar escasa 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 302,00 m, duplica la anchura de puertos como Bilbao o Málaga.

2.1.2 Tipología de la línea de costa

La tipología de la costa indica cómo se produce el contacto del límite portuario con la lámina de agua². La línea de costa está definida por muelles, espigones y escollera. Los muelles de Sanapú y de Wilson por ser muelles de ribera son de trazado exterior muy rectilíneo, sus únicos quiebros corresponden a sus particulares rampas. El muelle de Santa Catalina forma un espigón con un ensanche de trazado más irregular.

2.1.3 Puntos de control y recintos de acceso controlado

La zona de servicio cuenta con tres puntos de control, cada uno en los accesos al puerto. El primero de ellos, dentro del ámbito del Plan Especial, se ubica en el extremo sur de 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 Norte del ámbito. Queda fuera de este control, toda el área de Santa Catalina que en la actualidad por sus usos y actividades ya se define y configura como espacio puerto – ciudad. 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 espacio portuario presenta una zona abierta totalmente al uso y tránsito urbano, y un recinto acotado y perfectamente delimitado por vallas o verjas perimetrales al que solo se puede acceder desde los puntos de control ya mencionados.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

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

² 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.

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.

2.1.4 Síntesis y conclusiones

Configuración y morfología:	<ul style="list-style-type: none">▪ Áreas un uso mixto urbano-portuario.▪ Una franja longitudinal definida por una sucesión de espacios públicos y la autovía que actúan como frontera física entre el espacio litoral y la zona residencial.
Longitud y tipología de costa:	<ul style="list-style-type: none">▪ Rectilínea correspondiente al trazado característicos de los muelles y obras de abrigo necesarias para el desarrollo de las diferentes actividades portuarias y navales que se establecen en el ámbito.
Puntos de control y recintos de acceso controlado:	<ul style="list-style-type: none">▪ El espacio portuario, a excepción de la zona del Muelle de Santa Catalina, está delimitado por valla perimetral.▪ Un control situado en el ámbito de estudio en la Avda. de Los Consignatarios bien localizado.▪ El resto de los distintos espacios comprendidos en este ámbito de estudio es de libre acceso.

2.2 Infraestructuras de transporte y accesos

2.2.1 Estructura y articulación viaria

La estructura y jerarquía viaria del ámbito del presente Plan especial es clara. Como principal y única vía de acceso y comunicación está la Autovía Marítima, la GC-1. Ésta recorre todo el perímetro exterior del ámbito, siendo su trazado parcialmente soterrado. Como ya se dijo anteriormente esta vía urbana soporta una gran cantidad de tráfico, ya que al propio urbano hay que añadirle el portuario y el procedente del polígono industrial del Sebadal. Por esta razón en horas de máxima afluencia queda colapsada, sin posibilidad hasta el día de hoy, de utilizar vías alternativas por la estrechez de la configuración natural que representa el Istmo de Santa Catalina y por las instalaciones existentes.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013



El viario principal encuadrado en la zona de servicio del Puerto en este ámbito espacial, está compuesto por la Avenida de los Consignatarios que atraviesa la explanada anexa al Muelle de Sanapú, con dos viales en ambos sentidos. Y, por la vía que recorre todo el Muelle de Santa Catalina, con un solo carril en ambos sentidos. Las dos vías principales ya señaladas que recorre el interior del puerto, se conectan de forma conjunta mediante la rotonda en La Veloce y la rotonda de Camilo Martinón Navarro situada en el área del intercambiador, con la red viaria metropolitana exterior. Esta salida es utilizada fundamentalmente por vehículos ligeros, concentrándose la salida de todo el tráfico pesado del puerto por Belén María.

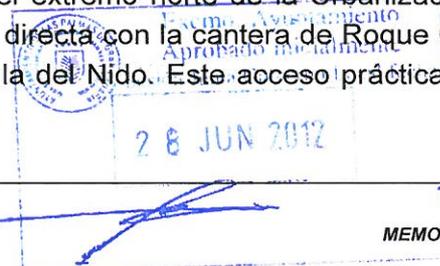
En principio, esta estructura viaria proporciona una cierta fluidez para el tráfico portuario. Únicamente presenta problemas de circulación cuando el acceso de Belén María queda colapsado en horas de máxima afluencia de vehículos. Por esta misma circunstancia, el tráfico ligero que se desvía por Santa Catalina ocasiona atascos en las vías urbanas del entorno, quedando en ocasiones totalmente colapsado los viales de salida del Puerto y la Isleta.

2.2.1.1 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 Martinón 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.



El ámbito de la OAS 06 cuenta con varios accesos de entrada y salida. Como antes se ha mencionado, se puede acceder a ella desde el norte por el acceso principal al puerto por Belén María circulando por la Avenida de Los Consignatarios. En su parte central, en la rotonda entre la Base Naval y el comienzo de la Avenida Mesa y López, y en su extremo sur, en el área de Torre Las Palmas - Plaza de los Aparejadores y Arquitectos Técnicos. Por un lado, mediante la conexión con la Autovía Marítima y la calle de León y Castillo, y por el otro, con los túneles de Julio Luengo. Los accesos sólo de salida están situados de Norte a Sur: en conexión con la Isleta mediante las calles Pérez Muñoz (Iglesia de La Luz); López socas (Mercado del Puerto); Tenerife, conexión con Albareda y cambio de sentido; mediante la rotonda Camilo Martínón Navarro, localizada en el área de entrada del Muelle de Santa Catalina, con conexión a Luis Morote y Eduardo Benot.

Otro acceso de entrada y salida se localiza en los carriles de acceso a la Autovía (lado Oeste), uno a la altura del Parque Blanco y otro a la altura de la Calle La Veloce.

Los accesos sólo de entrada se localizan en: Calles Gran canaria, Nicolás Estévez y Ruiz de Alda.

2.2.1.2 Vías principales

El eje principal del puerto, discurre siguiendo la línea de costa a lo largo de todo el puerto, distanciando 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. Este eje principal está formado en cuanto al ámbito de referencia por (de sur a norte y de oeste a este) La Plaza de D. Camilo Martínón Navarro, la Avenida de los Consignatarios, la Plaza Juan Bordes y su salida a Belén María.

Una vez que se accede al puerto a través de la Plaza de Belén María, la Plaza de Juan Bordes Claverie, situada en la parte posterior del Muelle Grande, proporciona el enlace con dicho eje principal. La plaza forma 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.

La Dársena interior del puerto correspondiente en gran parte con el sector territorial de estudio, se estructura en torno a la Avenida de los Consignatarios que partiendo de la Plaza Juan Bordes Claverie finaliza en la Plaza Camilo Martínón 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.

2.2.1.3 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.

Avenida de Los Consignatarios.	
Localización	Entre las plazas de Juan Bordes Claverie y de Camilo Martín Navarro.
Longitud (m)	700 (tramo perteneciente al Plan Especial)
Nº de carriles	2 + 2 Una calzada
Anchura (m)	20,50 -
Estacionamiento	En batería Borde norte En fila Borde sur
Aceras (m)	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 la explanada del Muelle Sanapú, a las parcelas situadas en la banda Oeste, al Muelle Pesquero, Pantalán de Fransari y Muelle Grande y a las parcelas localizadas en su lado Norte.



▲ Fuente: elaboración propia

2.2.1.4 Muelles

En toda el área del ámbito existen 3 muelles con distintas configuraciones, usos y dimensiones como ya se ha mencionado. De todos los muelles incluidos en el ámbito de este plan solo el muelle de Santa Catalina no cuenta con zonas (bandas longitudinales) dedicadas al movimiento de mercancía. El ancho de estas bandas paralelas se cuenta en línea perpendicular a partir del cantil y sus dimensiones varían según las dimensiones

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 JUN 2012

La Subdirección y Área de Ordenación Portuaria
General del Pleno
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

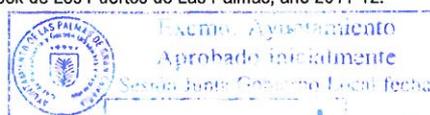
28 JUN 2012

globales de los muelles. En esta superficie no está permitida 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.

Las características y empleos de los muelles son las siguientes:

Muelle	m ²	Longitud (m)	Calado (m)	Ancho medio (m)	Usos (Plan de Utilización)	Actividad	Instalaciones características
SANAPU 1ª Alineac.	35.500	285	6,30	74	Comercial polivalente	Comercial/Pesca Ro-Ro Prácticos	Contenedores Armas Ed. Fundación Puertos LP
SANAPU 2ª Alineac.		121	6,00	64			
SANAPU 3ª Alineac.		61	4,00				
WILSON 1ª Alineac.	33.334	158	3,00	150	Complementario - Terciario	Administración Comercio Ocio	C.C. El Muelle
WILSON 2ª Alineac.		32	4,00	150			
Sta. CATALINA Norie	31.700	199	7,00	6	Complementario -Terciario Comercial - Pasajeros y RO - RO	Carga General Comercial Pasajeros (Cruceiros) Prácticos	- Estación Marítima
Sta. CATALINA Sur		204	4,00- 6,00	6			
Sta. CATALINA Naciente		315	6,00- 10,00				
Sta. CATALINA Nac. Int.		98	4,00- 6,00				
Sta. CATALINA Martillo		42	6,00- 8,00				
Sta. CATALINA Martillo		62.5	6,00- 8,00				
Sta. CATALINA Poniente		413	10,00- 12,00				
Sta. CATALINA Poniente Interior		125	4,00- 6,00				

▲ Fuente: Handbook de Los Puertos de Las Palmas, año 2011-12.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

28 JUN 2012

25 SEP 2013

El Secretario/a
General del Pleno

La ocupación media anual es la siguiente:

MUELLES	LÍNEA DE ATRAQUES (ml)	OCUPACIÓN MEDIA ANUAL (horas por metros lineales)		
	m.	Real	posible	%
Santa Catalina Norte	199	165	439	37
Santa Catalina Sur	204	165	439	37
Santa Catalina Naciente	315+98	372	472	79
Santa Catalina Martillo	42+62,5	72	88	81
Santa Catalina Poniente	413+125	91	907	10
Wilson	158+32	1446	417	347
Sanapu	285+121+61	248	823	30

▲ Fuente: elaboración propia.

2.2.2 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. 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 Martín 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.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

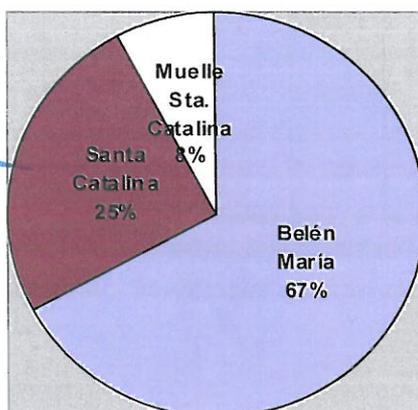
25 SEP 2013

Secretario/a
General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta de Gobierno Local fecha

20 JUN 2012

TOTAL ENTRADAS Y SALIDAS
POR BELÉN MARÍA.



ENTRADAS Y SALIDAS DEL PUERTO.			
Acceso	Entradas (%)	Salidas (%)	Entradas + Salidas (%)
Belén María	65,0	69,6	67,0
Santa Catalina	27,8	21,7	25,2
Muelle Santa Catalina	7,2	8,7	7,8
Total	100	100	100

▲ Fuente: elaboración propia

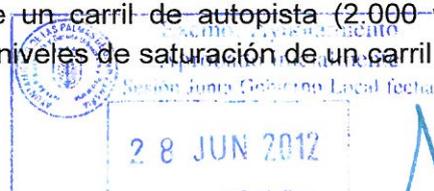
Aunque el tráfico portuario decae durante los fines de semana, no desaparece, manteniéndose en cifras relevantes próximas al 47 %, los sábados, y al 30 %, los domingos, respecto de los días laborables.

SÁBADO: 47,4 % de un día laborable
DOMINGO: 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 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 muy 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.

El número de salidas del puerto es incluso más homogéneo, manteniéndose prácticamente constante en valores próximos a los 1.000 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.



EXCMO. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013
La/El Secretario/a
General del Pleno
MEMORIA DE INFORMACIÓN 41

Del tipo de Estructura del tráfico³ 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 hacen probablemente que estas cifras no sean mayores. Por el contrario la inexistencia de un medio de transporte público colectivo que recorra el interior de la zona de servicio, insta a la utilización de este tipo de medio, cuando al recorrido a pie.

TIPO DE VEHÍCULO. ACCESO BELÉN MARÍA. % ENTRADAS Y SALIDAS			
Tipo vehículo	Entradas	Salidas	Entradas y salidas
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 %.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal Sesión de fecha
25 SEP 2013
La/El Secretario/a
General del Pleno

Aprobado inicialmente
Sesión Junta de Gobierno Local fecha
2-8 JUN 2012

³ 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.

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.

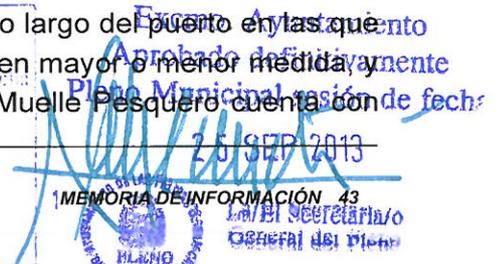
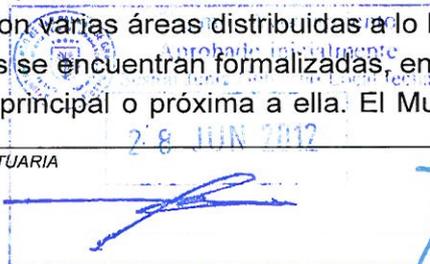
2.2.3 Estacionamiento

La inexistencia de otros medios de transporte hace del automóvil prácticamente el único medio de transporte para acceder o desplazarse por el interior del puerto. De igual forma, la falta de conciencia y práctica a favor de la utilización colectiva del automóvil particular, hace que el volumen de estos sea muy elevado. 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 déficit en algunas áreas.

Puede decirse que, en general, el Puerto de Las Palmas carece de suficientes superficies formalizadas y adecuadas para estacionamiento, especialmente en las áreas de mayor actividad portuaria, siendo la zona de Santa Catalina la de mayor plazas de aparcamientos disponibles, generadas por la implantación del Centro Comercial El Muelle y la Estación Marítima, siendo la explotación y gestión de estos privada. El Muelle de Sanapu, igualmente cuenta con una zona destinada a aparcamientos para el pasaje interinsular gestionada por la Compañía Armas. El resto de los distintos muelles y espacios portuarios comprendido dentro del ámbito de actuación cuentan con limitadas zonas de aparcamiento, estando éstas saturadas en las horas de mayor actividad.

En total, en superficies formalizadas el puerto dispone de 24.250 m² para vehículos ligeros, de los cuales, 9.000 son de explotación privada, lo que supondría una capacidad de unas 970 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.

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 varias 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.

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 y en horas de mañana donde la actividad es mayor.

En el área del presente plan se ubica todos aparcamientos libres en solo un lateral de la Avenida de los Consignatarios siendo los aparcamientos de explotación privada los que suponen un desahogo a la actual situación. La actual terminal de cruceros dispone de un edificio de aparcamientos que se encuentra sin uso.

2.2.4 Accesibilidad peatonal

El puerto cuenta con dos únicos accesos peatonales desde la ciudad. Uno se realiza en la Plaza de Belén María, cuya proporción de desplazamientos a pie al puerto y/o dentro de éste es de aproximadamente un 3 % del total. Este acceso es utilizado principalmente por trabajadores y usuarios del puerto. El otro, se localiza en Santa Catalina y cuenta con dos vías de entrada y salida. Una por el área del Intercambiador y la otra en contacto con las calles Luis Morote y Eduardo Benot. Este acceso tiene una función muy distinta de la anterior, estando ésta asociada a las instalaciones existentes en el área, Edificio de la Fundación, Centro Comercial y Estación Marítima. Por otro lado, la proximidad del intercambiador y la configuración de todo el contorno urbano-portuario: Elder y Miller, Parque Santa Catalina, paseos peatonales y demás espacios verdes, promueven el paseo por toda el área, y con ello, el tránsito de entrada y salida al puerto.

La mayor parte de los recorridos peatonales interiores al puerto se produce por las circunstancias ya mencionadas, en menor medida se producen desplazamientos de pasajeros que llegan a las terminales.

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
Aprobado por el Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

2.2.5 Transporte público

La El/la Secretaria/o
General del Pleno

El transporte colectivo terrestre es inexistente en el interior de la zona de servicio del puerto de 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 produce 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 20 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.



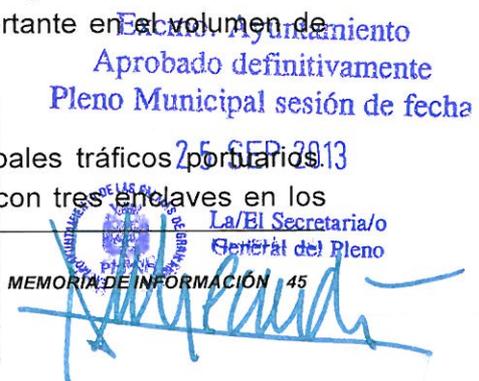
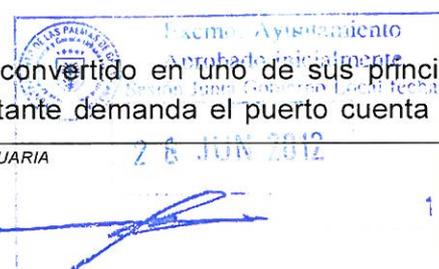
▲ Mapa de líneas de Guaguas Municipales. Fuente: Guaguas municipales

30		Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas																							
		Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)																							
		Horas																							
		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Lunes a viernes / From Monday to Friday - Von Montag bis Freitag	Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas								30	39	48	57	05	15	25	35	45	55	05	15	25	35	45	55	05
	Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)								15	25	35	45	55	05	15	25	35	45	55	05	15	25	35	45	55
										30	39	48	57	05	15	25	35	45	55	05	15	25	35	45	55
		Horas																							
		00	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Sábados y festivos / Saturday and bank holidays - Samstag und Feiertag	Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas								30					15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	05
	Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)								15	25	35	45	55	05	15	25	35	45	55	05	15	25	35	45	55
										30	39	48	57	05	15	25	35	45	55	05	15	25	35	45	55

▲ Cuadro de horarios de línea 30 de GLOBAL. Fuente: Global

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, distando unos 300 m. entre una y otra. Sigue, sin embargo, sin haber ningún sistema de tráfico colectivo que recorra el puerto, lo que supondría un alivio importante en el volumen de tráfico rodado de vehículos ligeros.

El tráfico de pasajeros se ha convertido en uno de sus principales tráfico 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 muelles León y Castillo-Primo de Rivera). La Estación Marítima de Santa Catalina se encuentra más ligada a la ciudad, tiene en la actualidad la exclusividad del tráfico de cruceros, mientras que los otros dos están dedicados principalmente a ferrys, que integran ro-ro y vehículos privados. Tenemos así la Terminal Marítima de Armas en el muelle del Sanapu (circunstancialmente, uno de sus buques en la actualidad tiene atraque en el Muelle de Cambulloneros) y la Terminal Marítima de Trasmediterránea, en el muelle Primo de Rivera y arranque del muelle León y Castillo.

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. 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. No obstante, se les facilita el estacionamiento circunstancial en áreas acondicionadas, momentos antes de la llegada de los ferrys y cruceros.

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 guaguas entre la rotonda de Santa Catalina, Plaza Camilo Martín Navarro, y el extremo sur de la prolongación del Dique Reina Sofía, recomendando 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.

2.2.6 Síntesis y conclusiones

- El ámbito cuenta con una buena accesibilidad urbana y territorial.
- La ausencia de otras alternativas al transporte de mercancías por carretera, causa una dependencia total de la Autovía Marítima.
- Congestión de los accesos de Belén María y de Plaza Camilo Martín Navarro, provocados por escasa capacidad, concentración y volumen de tráfico existente.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal de 25 de Septiembre de 2013

25 SEP 2013

El Secretario/o
General del Pleno

Viario local y accesos a muelles:	<ul style="list-style-type: none">Clara articulación viaria interior del puerto poca claridad en los accesos a algunos muelles.
Muelles:	<ul style="list-style-type: none">Santa Catalina: vía central.Sanapú y Wilson: explanadas abiertas con carencias de limitaciones.
Tráfico:	<ul style="list-style-type: none">Necesidad de segregar el tráfico y construir nuevas vías que den solución a los problemas planteados y que causen el menor impacto posible.
Estacionamiento:	<ul style="list-style-type: none">Necesidad de aumentar y regular de manera más adecuada y eficaz las plazas de estacionamiento.Existencia de áreas en las que se producen estacionamientos no ordenados.Escasez de aparcamientos formalizados en algunas áreas.
Accesibilidad y recorridos peatonales:	<ul style="list-style-type: none">Discontinuidad y falta de tratamiento adecuado para el acceso y recorridos por el puerto.
Transporte público:	<ul style="list-style-type: none">Inexistencia de una línea de transporte colectivo en el interior del puerto. Hecho que puede ser valorado por el Plan Especial.

2.3 Análisis de la parcelación, la edificación y los usos

2.3.1 Parcelación y usos

La zona de servicio del puerto está dividida para su explotación en ámbitos o parcelas destinadas a una actividad unitaria. La inmensa mayoría de éstas son objeto de concesión y por lo tanto su gestión es privada. 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 las terminales de tráfico de buques interinsular, que en el caso del área que nos ocupa sólo se encuentra en el Muelle Sanapú.

En una escala intermedia, las parcelas homogéneas que ocupan la parte Oeste de la Avda. de los Consignatarios frente al antiguo edificio de Sovhispan poseen superficies de 480 m2 aproximadamente en planta cada una y se encuentran actualmente unificadas por las concesiones destinadas a la logística que existen en ellas.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
El Secretario/o
General del Pleno

La actual tendencia de los puertos en sus zonas más antiguas y cercanas a las ciudades y las demandas técnicas de los nuevos tráficos portuarios provocan que la política de la Autoridad Portuaria de Las Palmas esté desplazando los usos que se situaban en los muelles de Sanapú.

Así, el tráfico interinsular se trasladaría a la dársena exterior. Los almacenes frigoríficos se situarían en torno a los muelles Grande y Pantalán de Fransary (antes de Cory) especializando estos muelles en ese tipo de tráfico y modernizando y optimizando las instalaciones.

Esta acción presenta un nuevo escenario en la zona donde la mayor parte del suelo del muelle Sanapú y sus explanadas quedan disponibles para acoger nuevos usos. La explanada del muelle de Wilson que acoge el C.C. no sufrirá variaciones como tampoco se producirán variaciones, en principio, en el Muelle de Santa Catalina.

En el ámbito se pueden diferenciar por un lado, la disponibilidad de suelo en la zona del muelle Pesquero, del Refugio y Sanapú y la baja ocupación en el entorno de Santa Catalina y Muelle de Wilson.

De esta forma la ocupación actual de la primera de las zonas alcanza el 19,9 % que aumentará, en breve, hasta un 36,78 % una vez se adjudiquen una serie de nuevas concesiones en estado de tramitación.

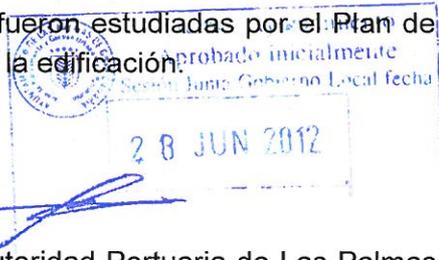
Por el contrario, el ámbito de Santa Catalina y Wilson tiene un porcentaje de ocupación que ronda el 23,4 % pero que cuenta con instalaciones desmontables.

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.

2.3.2 Evolución y tendencia de la demanda

Como ya se ha comentado, la tendencia actual de la Autoridad Portuaria de Las Palmas es:

- Desalojar todo el suelo posible en el Muelle de Sanapú y explanada anexa. Para ello es necesario el traslado del tráfico de pasajeros y mercancías interinsular de la Naviera Armas.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



- Mantener en su estado actual, con determinadas mejoras paisajísticas, del Ámbito de Santa Catalina y Wilson. Las instalaciones que ocupan este ámbito son perfectamente compatibles con el uso ciudadano: Centro Comercial, Intercambiador de Transporte y Terminal de Pasajeros/Cruceros.
- Introducir nuevos usos compatibles con el uso ciudadano en la franja de conexión directa con la ciudad que conforma el denominado Istmo de Santa Catalina.

2.3.3 Análisis de la edificación

En general, los edificios del puerto de Las Palmas responden a características propias de la actividad portuaria (instalaciones, almacenamiento, etc.). Por el contrario en el ámbito del OAS-06 encontramos edificios que responden a características más vinculadas a la actividad urbana y turística.

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.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha:
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

1.- Grúa Titán.		
Localización	Muelle de Santa Catalina.	
Uso	Monumento.	
Estado general	Bueno	
Estado	Estructura	
	Paramentos y revestimientos	Regular.
	Cubierta	-
Características singulares.	<p>Monumento al esfuerzo humano y económico que supuso el nacimiento del que hoy conocemos como el Puerto de Las Palmas en la bahía de las Isletas.</p> <p>La grúa Titán tuvo importancia notable en la historia y en los orígenes del Puerto de Las Palmas. Fue un modelo básico británico que fue mejorado y ampliado para diversos cometidos. Primero lo fue para realizar las obras del Puerto y luego, y durante mucho tiempo, fue el único medio público de maniobra de carga y descarga en operaciones de medio y gran tonelaje. El modelo primario fue construido por Jessops & Appleby Brothers de Londres y adquirida por la constructora Swaston y Cía. Para las obras del Puerto del Refugio en la Bahía de La Luz de Las Isletas, según el proyecto del ingeniero Juan de León y Castillo que fue aprobado por Ley en 1882. La grúa fue montada en Las Palmas y entregada el 14 de octubre de 1885 por un importe de 4.363 libras (unos 655 euros).</p> <p>Estuvo en funcionamiento durante veinte años interrumpidos en el dique de abrigo y luego en las obras del muelle de Santa Catalina. En abril de 1903 Swaston ofrece la grúa al Estado Español para la continuación de las obras de arranque del dique León y Castillo y el muelle Primo de Rivera. Se procede al reconocimiento de la misma para su adquisición por la Junta de Obras, ascendiendo su costo a la mitad del inicial.</p>	
Observaciones	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo.	
Recomendaciones	Reforzar el carácter iconográfico.	

▲ Fuente: elaboración propia.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



2.- Intercambiador Modal de Santa Catalina y Plaza de Canarias.			
Localización	Muelle de Santa Catalina		
Uso	Transporte		
Estado general	Bueno		
Estado	Estructura	Bueno	
	Paramentos y revestimientos	Bueno	
	Cubierta	Bueno	
Características singulares	Edificio de 3 plantas bajo rasante, representativo e iconográfico gracias a su cubierta de lona tensada.		
Observaciones	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo. Relación directa con la futura estación terminal del tren insular. Se localiza parada del autobús turístico y puesto de información turística.		
Recomendaciones	Reforzar el carácter iconográfico. Reforzar el turismo. Reforzar los transportes intermodales.		

▲ Fuente: elaboración propia.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno



3.- Marquesina.		
Localización	Muelle de Santa Catalina.	
Uso	Monumento.	
Estado general	Bueno	
Estado	Estructura	Bueno.
	Paramentos y revestimientos	Bueno.
	Cubierta	Bueno.
Características singulares.	<p>Reconstrucción de una pieza arquitectónica de principios de siglo XX que daba vistosidad al Muelle Santa Catalina cuando éste era el único muelle comercial que disponía el puerto y uno de los corredores más transitado y bullicioso de la ciudad.</p> <p>La antigua Marquesina del embarcadero, proyectada en 1916 por D. Jaime Ramonell y Obrador, poseía una superficie de 12 x 8 m2 y se localizaba en la escala sur del Muelle de Santa Catalina. Su construcción fue motivada debido a que el número de pasajeros que conducían los buques que hicieron escala en este puerto durante el año 1913 era de 220.696 con un contingente de tripulantes de 247.229 haciendo un total de 467.925 personas.</p> <p>Este hito arquitectónico proporcionaba que el viajero desembarcara cómodamente y bien acondicionado para dar un paseo por la isla, como para descansar de la vida de a bordo o para otros asuntos, por otro lado servía de orientación a los viajeros, espera de carruajes y guardar algún tiempo a la espera de atraque de las falúas,</p>	
Observaciones	Se encuentra en sin uso.	
Recomendaciones	<p>Reforzar el carácter iconográfico.</p> <p>Promover su uso</p> <p>Reforzar el turismo.</p> <p>Reforzar los transportes intermodales.</p>	



▲ Fuente: elaboración propia.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



4.- Terminal de Cruceros.			
Localización	Muelle de Santa Catalina		
Uso	Pasajeros		
Estado general	Bueno		
Estado	Estructura	Bueno	
	Paramentos y revestimientos	Bueno	
	Cubierta	Bueno	
Características singulares	<p>El edificio original objeto de intervención fue construido a finales de los años 70 y estaba compuesto por dos módulos conectado mediante pasarelas. El conjunto tenía como cometido principal servir de terminal de pasajeros de tráfico interinsular.</p> <p>A lo largo de su historia ha sufrido diversas modificaciones y en él se han implantado diversas actividades relacionadas con el tráfico de pasajeros. (Información turística, quiosco de prensa, cajeros automáticos, teléfonos públicos, aseos públicos, alquiler de coches, bar, cafeterías, restaurante, aparcamiento para coches y autobuses, taxis, sala de espera, instalaciones de aduanas e inmigración y pasarelas, sufriendo diversas modificaciones en su morfología que ha sufrido diversas intervenciones). Fue en el año 1996 a través del "Proyecto de Nueva Estación de Pasajeros en el Puerto de la Luz y Las Palmas" cuando se realizó una intervención representativa en el edificio y que dio lugar a la morfología del conjunto que hoy día conocemos.</p> <p>El actual conjunto está compuesto por 3 edificios interconectados que sirven de aparcamientos y de terminal de cruceros y de pasajeros, con dos áreas de operaciones que funcionan desde julio de 1997.</p> <p>El volumen común central generador de todo el conjunto se cierra en cubierta con estructura metálica ligera y plancha tubo sandwich de cobre en su terminación exterior. A la construcción diseñada se le adosa lateralmente pequeños módulos vitrificados donde se desarrollan las actividades molestas necesarias de apoyo a las operaciones marítimas. La incorporación de materiales de primera calidad al interior o cálidos en el exterior, de ambos edificios, consiguen un volumen acoplado al entorno marino a la vez que con un carácter propio y definido de expectativas constructivas por su expresión arquitectónica.</p>		
Observaciones	<p>Se encuentra en uso.</p> <p>Pequeño para dar respuesta a las demandas de cruceros.</p>		
Recomendaciones	<p>Reforzar el carácter iconográfico.</p> <p>Aumentar superficie para dar respuesta a las demandas.</p>		

▲ Fuente: elaboración propia.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

5.- Centro Comercial el Muelle.			
Localización	Muelle de Santa Catalina		
Uso	Comercial		
Estado general	Bueno		
Estado	Estructura	Bueno	
	Paramentos y revestimientos	Bueno	
	Cubierta	Bueno	
Características singulares	<p>Proyecto arquitectónico diseñado por Chapman Taylor que integra el entorno portuario con una ciudad abierta al mar. El CC el Muelle destaca por la gran singularidad arquitectónica del edificio, con grandes terrazas abiertas al mar y a la ciudad con vistas.</p> <p>El CC el Muelle combina oferta de ocio y restauración (un complejo de cines con 11 pantallas incluida una nueva pantalla de 3d, ocio virtual, actividades recreativas, bolera, restaurantes temáticos, etc...) con un especializado comercio de moda donde destacan firmas de moda tanto nacionales como internacionales en sus más de 35.000 metros de superficie.</p> <p>Después de su inauguración en febrero de 2003 y de varios premios, destaca de manera notable el otorgado por la International Council of Shopping Center que lo acredita como "el mejor centro comercial del 2003 por ser un brillante waterfront que cuenta con un inteligente diseño y perfecta distribución de espacios además de un sistema de iluminación, tanto interior como exterior que refuerza el componente de ocio del centro, donde supone la apertura de nuevas puertas al futuro además de construirse como icono urbano de la ciudad de Las Palmas de GC".</p> <p>Su estructura es de hormigón con acabados exteriores en paneles fenólicos.</p>		
Observaciones	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo.		
Recomendaciones	Reforzar el carácter iconográfico. Tratamiento de fachadas noreste y noroeste.		

▲ Fuente: elaboración propia.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno



6.- Edificio de la Fundación Puertos de Las Palmas.		
Localización	Muelle Wilson	
Uso	Sin uso	
Estado general	Bueno	
Estado	Estructura	Bueno
	Paramentos y revestimientos	Bueno
	Cubierta	Bueno
Características singulares	<p>La construcción original del edificio por la Compañía Trasmediterránea data del año 1980, y su finalidad fue la de crear un gran centro de avituallamiento que sirviera de apoyo a la flota de buques que la compañía tenía operando en las Islas Canarias.</p> <p>El edificio se rehabilita íntegramente entre 1997 y 1998 por la Autoridad Portuaria de Las Palmas y se otorga una concesión dominio público a la Fundación Puertos de Las Palmas con destino a la gestión del inmueble en régimen de alquiler con el objeto de dotarse de los fondos necesarios para el cumplimiento de sus fines fundacionales. Esta concesión demanial se mantiene en la actualidad.</p> <p>El edificio ocupa una parcela rectangular de 45,00 x 50,00 metros, dando una superficie de ocupación de 2.250 m². Consta de dos plantas sobre rasante (planta baja y planta alta), con cubierta transitable y superficie total construida de 4.416,85 m² siendo la superficie útil de la edificación de 4.030,14 m².</p> <p>El edificio contiene un programa igual en planta primera y segunda de pasillo central de circulación en U y oficinas en módulos a ambos lados. El lado mayor coincidente con la banda de fachada reservándose el menor con frente a patio interior ajardinado.</p> <p>En el centro de gravedad de esa pieza en U se establecen los accesos, aseos y control con lo que los elementos de orientación se simplifican de una manera importante.</p> <p>Hasta febrero de 2011 la Fundación Puertos de Las Palmas lo tenía en régimen de alquiler a la Consejería de Economía y Hacienda del Gobierno de Canarias para usos y actividades propias relacionadas con la administración pública y desarrollo de las tareas de atención al ciudadano y gestión de sus propias actividades.</p>	
Observaciones	<p>Se encuentra en sin uso.</p> <p>Tras el traslado de las oficinas de la Consejería de Economía y Hacienda a otras dependencias del Gobierno de Canarias, el Edificio de la Fundación Puerto de Las Palmas está desocupado, por lo que la misma Fundación Puertos de Las Palmas, conjuntamente con la Autoridad Portuaria de Las Palmas precede a replantearse el uso y la utilización del Edificio, en consonancia con las circunstancias actuales de demanda y necesidades del ámbito portuario y su entorno.</p>	
Recomendaciones	<p>Reforzar el carácter iconográfico.</p> <p>Promover su uso comercial.</p> <p>Promover la vinculación con el centro comercial.</p> <p>Reforzar los transportes intermodales.</p>	

▲ Fuente: elaboración propia.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

El/la Secretario/a
General del Plano

7.- Edificio de Aparcamientos.		
Localización	Muelle Wilson	
Uso	Aparcamientos	
Estado general	Bueno	
Estado	Estructura	Bueno
	Paramentos y revestimientos	Bueno
	Cubierta	Malo
Características singulares	Edificio de 2 plantas de estructura ligera destinado a aparcamientos sobre una parcela de 3000,00 m ² (40,00 metros de ancho por 75,00 de largo) compuesto de 100 unidades en planta baja y otras 100 en planta alta, a la que se accede por una rampa situada en un lateral, de iguales características que la rampa de salida, con un ancho de 5,00 metros y una pendiente del 13,50%.	
Observaciones	Se encuentra en uso. Se está ejecutando la instalación de una nueva cubierta transitable.	
Recomendaciones	Promover su uso vinculándolo al área urbana y uso comercial. Reforzar los transportes intermodales.	



▲ Fuente: elaboración propia.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



8.- Centro Logístico de Cruz Roja Internacional.		
Localización	Muelle del Sanapú	
Uso	Logístico-Almacén	
Estado general	Bueno	
Estado	Estructura	
	Paramentos y revestimientos	Bueno
	Cubierta	Bueno
Características singulares	<p>Rehabilitación en 2009 de antiguos almacenes en desuso para su transformación en Centro Logístico Internacional de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja para la distribución de ayuda humanitaria hacia el continente Africano, convirtiendo al Puerto de Las Palmas en plataforma logística para proyectos humanitarios en África Occidental.</p> <p>Este centro con 6.780 m2 de superficie (2.427m2 de espacio de almacenaje bajo techo y 4.353m2 de espacio de almacenaje al aire libre) tiene una capacidad de 12.000 m3 y es el cuarto del mundo junto a los otros tres ya existentes en Dubai, Panamá y Kuala Lumpur.</p> <p>Su objetivo principal es reducir de manera significativa los tiempos de respuesta ante las diversas crisis que puedan tener lugar en toda la zona de África Occidental, de modo que exista un stock permanente de equipos de primera necesidad y de emergencias para hacer frente a las necesidades surgidas ante posibles catástrofes en esta región.</p> <p>Con la creación de este Centro Logístico Internacional, el Puerto de la Luz y de Las Palmas se convierte en centro de distribución "hub" de los programas de ayuda humanitaria de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja en África, despertando el interés de otras ONG'S y organizaciones para trabajar en cooperación.</p>	
Observaciones	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo.	
Recomendaciones	Reforzar los transportes intermodales.	

▲ Fuente: elaboración propia.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

8.- Centro Logístico de PMA.		
Localización	Muelle del Sanapú	
Uso	Logístico-Almacén	
Estado general	En construcción	
Estado	Estructura	
	Paramentos y revestimientos	Bueno
	Cubierta	Bueno
Características singulares	<p>El PMA o Programa Mundial de Alimentos es la organización de ayuda humanitaria más grande del mundo que lucha contra el hambre mundialmente. Se trata de una agencia especializada de la Organización de las NACIONES UNIDAS (ONU) que distribuye alimentos a donde más se necesite para salvar las vidas de las víctimas de desastres naturales, de las guerras o conflictos civiles. Una vez que las emergencias han pasado, se emplean los alimentos para ayudar a las comunidades a reconstruir sus vidas destrozadas. El PMA es parte del Sistema de las NACIONES UNIDAS DE AYUDA DE EMERGENCIA y es financiada por donaciones voluntarias. Su sede está en la ciudad de Roma, Italia. La visión de esta agencia, fundada en 1962, es la de un mundo en el cual cada persona tenga acceso en todo momento a la alimentación necesaria para llevar una vida activa y saludable. Colabora de esta manera, con agencias hermanas de las NACIONES UNIDAS en Roma: la Organización de las NACIONES UNIDAS para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (FIDA), así como gobiernos, socios de la ONU y ONGs.</p> <p>El Acondicionamiento de Nave y Entorno de la Parcela C-1, ÁREA II de la AVDA/ DE LOS CONSIGNATARIOS y C/ ANTONIO ARMAS CURBELO del MUELLE DE SANAPÚ para actividades vinculadas al PROGRAMA MUNDIAL DE ALIMENTOS DE NACIONES UNIDAS DE AYUDA DE EMERGENCIA tiene por objeto, directa o indirectamente, contribuir en los cinco objetivos estratégicos del PMA:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Salvar y proteger vidas durante las emergencias. ▪ Prevenir el hambre e invertir en la preparación para los desastres y las medidas de mitigación, ▪ Restaurar y reconstruir vidas y medios de subsistencia después de un conflicto, desastres o situaciones de transición, ▪ Reducir el hambre y la desnutrición crónica, ▪ Fortalecer las capacidades de los países para reducir el hambre, incluso a través de estrategias para la transferencia de operaciones y compras locales. <p>El conjunto consta de 3 naves rehabilitadas y unidas de planta rectangular destinadas a almacén y superficie construida en planta de 1442,04m² a la que se le adosa un volumen rectangular de oficinas de superficie construida de 155,67 m² y de un espacio libre exterior destinado a acceso, conexión con el entorno, instalaciones contra incendios y espacio de trabajo de superficie en planta de 4543,25m².</p>	
Observaciones	Se encuentra en construcción.	
Recomendaciones	Reforzar los transportes intermodales.	

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno

▲ Fuente: elaboración propia



2.3.4 Síntesis y conclusiones

Parcelación y usos:	Dos áreas diferenciadas: <ul style="list-style-type: none">▪ Muelles del Sanapú, disponible para otros usos a corto plazo.▪ Muelle Santa Catalina y Wilson con usos compatibles con el uso ciudadano. Sin previsión de cambios a corto-medio plazo.
Evolución y tendencia:	<ul style="list-style-type: none">▪ Desalojo de las zonas más cercanas a la ciudad y al istmo de Santa Catalina para usos compatibles con el ciudadano.▪ Sin previsión de cambios en Santa Catalina y Wilson.
Análisis de la edificación:	<ul style="list-style-type: none">▪ Principalmente ligada a la actividad portuaria de logística y almacenamiento y pasajeros y actividad urbana comercial y transporte.▪ La edificación del entorno más relevante posee un carácter iconográfico constituyendo hitos visuales.

2.4 Análisis de la situación legal del suelo

2.4.1 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 en la Zona de Servicio incluida en el OAS-06, 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.

Las concesiones que ocupan el Muelle del Sanapú presentan distintas situaciones que van desde aquellas que finalizan su plazo de concesión en breve a otras que cuentan con plazos de concesión importantes.

Finalmente, en el entorno de Santa Catalina, el Intercambiador Modal y la Estación Marítima se consideran infraestructuras importantes para el puerto y la ciudad y



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El/la Secretario/a
General del Pleno

solamente existen las concesiones del C.C. El Muelle, con plazo concesional muy prolongado, y el Edificio de la Fundación Puertos de Las Palmas que, además de tener un plazo concesional importante está actualmente desocupado.

2.4.2 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).

En general la dimensión 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.

La mayor parte de las autorizaciones, se han concedido por un plazo de uno a tres años y corresponden, en su mayoría, a las pequeñas oficinas situadas en la Terminal de Cruceros del Muelle de Santa Catalina y para la Naviera Armas en Muelle del Sanapú.

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.



2.4.3 Síntesis y conclusiones

Superficies en concesión:

- Las áreas con mayor porcentaje de superficie en concesión, se localizan en Muelle de Wilson al considerar el CC el Muelle.
- En las zonas del Muelle de Wilson no parece factible la posibilidad de caducidad o traslado.
- La zona del Muelle del Sanapú permite pensar en el traslado o la caducidad de las concesiones o combinar los nuevos usos con el logístico-almacén de la zona oeste.

Superficies en autorización:

- 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).

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/EI Secretaria/o
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

2.5 Análisis del marco ambiental y paisajístico según el ISA.

Como se ha definido en el apartado 1.9.5, el análisis del marco ambiental y paisajístico en el que se basa este documento de información está extraído del Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del puerto de Las Palmas incluida en la OAS 06.

Dicho Informe de Sostenibilidad Ambiental se ha redactado de conformidad con el "Documento de Referencia para elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Instrumentos Urbanísticos de Desarrollo" aprobado definitivamente mediante Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 20 de diciembre de 2006, publicado en el Boletín Oficial de Canarias nº31 del lunes 12 de febrero de 2007.

2.5.1 Caracterización de las variables ambientales significativas.

Los planes especiales, tal y como se explica en el Informe de Sostenibilidad Ambiental (apartado 1.6) no son el instrumento de ordenación o planificación mediante el cual se proponen o ejecutan nuevas infraestructuras portuarias, ya sean dársenas, muelles, rellenos, espigón, etc. De acuerdo con la legislación vigente, el desarrollo de los futuros proyectos portuarios, principalmente las ampliaciones portuarias exteriores, deben planificarse y preverse en el Plan Director del Puerto (PDI). El Plan Especial, por tanto, no puede hacer sino recoger, en su caso, las propuestas contenidas en el correspondiente Plan Director y ordenar pormenorizadamente y según los usos establecidos en el Plan de Utilización vigente (o en su caso, en el Documento de los Espacios y Usos Portuarios) la superficie terrestre resultante de dichos proyectos y ampliaciones portuarias.

En definitiva, la responsabilidad ambiental de los planes especiales de ordenación de puertos se limita a la incidencia sobre el medioambiente que pueda tener la ordenación pormenorizada urbanística para los terrenos incluidos en la zona de servicio previamente definida por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, y por el Plan Director, en caso de que las ampliaciones afecten a los límites exteriores del puerto.

Urbanización y efectos paisajísticos de la edificación en la zona terrestre son las principales incidencias que puede añadir un Plan Especial a los habituales impactos que un puerto ocasiona al medio físico. Que en el caso de este informe de sostenibilidad ambiental se limita al espacio concreto de la zona de servicio del puerto dentro del ámbito del OAS 06. Un territorio construido a partir de obras de relleno para la ejecución de muelles, explanadas anexas y frentes de escolleras.

28 JUN 2012

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno

MEMORIA DE INFORMACIÓN 61

Por tanto, se descarta que por la aplicación de las determinaciones urbanísticas propuestas en el presente plan especial puedan producirse nuevos efectos ambientales en el medio marino colindante con el ámbito terrestre ordenado, ya que dicho medio marino se trata de un medio antropizado, interior de una dársena portuaria existente, y cuya función, objeto y utilización continuará siendo la misma una vez que se apruebe el presente plan especial.

No obstante, en la medida en que algunas propuestas pueden afectar ligeramente a la conformación del medio físico (p.e. calidad del aire) y sobre todo al paisaje, consideramos conveniente y oportuno, realizar un análisis del espacio en su conjunto.

2.5.1.1 Área de actuación y entorno territorial



▲ Área de actuación de la OAS 06 y entorno territorial (en marrón el área correspondiente al Plan Especial de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas dentro de la OAS 06).

En primer lugar hay que indicar que no existe dentro del ámbito de estudio ninguna zona incluida dentro de la "Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos", "Áreas de Sensibilidad Ecológica" o espacios incluidos en la "Red Natura 2000". Siendo los espacios naturales protegidos más próximos, *El Paisaje Protegido de La Isleta, C-22*; y la Zona de Especial Conservación, ZEC 35_GC, *Área Marina de La Isleta*:

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno



PUERTO DE LAS PALMAS	
Espacios Naturales Protegidos	La Isleta.
Municipio	Las Palmas de Gran Canaria.
Categoría	Paisaje protegido.
Código	C-22.
Superficie	455,94 Ha.
Perímetro	15,60 Km
Leyes de referencia	LEY 12/1987, de 19 de junio, de declaración de Espacios Naturales de Canarias.12/1987; LEY 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias. LEY 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias (establece para la zona desclasificada, Zona Periférica de Protección) LEY 2/2000, de 17 de julio, de medidas económicas, en materia de organización administrativa y gestión relativas al personal de la Comunidad Autónoma de Canarias y de establecimiento de normas tributarias.
Valores de protección: alineaciones volcánicas recientes de interés geológico y paisajístico. Campo de malpaisés.	
<p style="text-align: right;">Escala aprox.</p>	

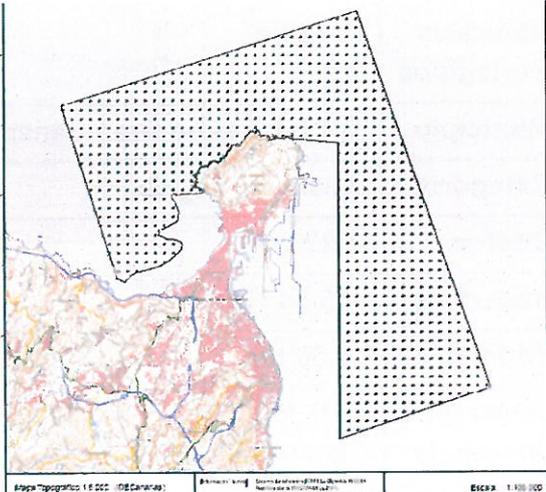
▲ Ficha del espacio natural protegido "Paisaje Protegido de La Isleta", incluido en la red Natura 2000.



Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

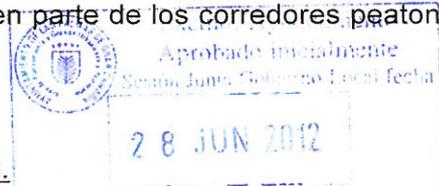
25 SEP 2013

La/Dl Secretario/a
General del Pleno

<p>Zona Especial de Conservación ZEC 35_GC Área marina de la Isleta.</p>	<p>Ámbito geográfico de la ZEC Área Marina de La Isleta.</p>
<p>Hábitats o especies que motivan la declaración Normas de Protección</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hábitats de especies: 1224 * Caretta caretta 1349 Tursiops truncatus 1349 Tursiops truncatus 	

▲ Ficha del espacio natural protegido Área Marina de La Isleta.

En este espacio tampoco se encuentra especies protegidas ni elementos en su hábitat natural, a excepción de insectos o aquellas especies generalistas adaptadas a estos ambientes antrópicos. Otra excepción son los ejemplares de palmeras canarias (*Phoenix canariensis*), especie que se encuentra sometida a protección por la Orden de 20 de febrero del 1991, utilizada con carácter ornamental en parte de los corredores peatonales del sector a ordenar.



2.5.1.2 Características geomorfológicas del terreno.

La casi totalidad de la zona de servicio del puerto ~~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 (infraestructuras portuarias sobre materiales inertes utilizados para rellenos). 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 basáníticas.

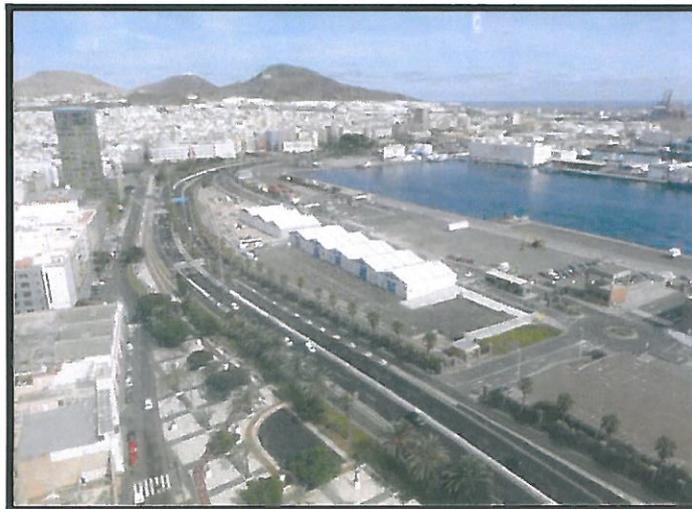
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
PLENO
General del Pleno

éste por la acumulación de arenas y detritos hace unos 30.000 años, por lo cual las superficies resultantes han ido sepultando los sustratos originales, no existiendo actualmente suelos y terrenos que se puedan ver afectado por las determinaciones de este Plan.

Las características morfológicas, estructurales y edificatorias son las siguientes:

- En el muelle de ribera Sanapú, con explanada anexa se albergan distintas naves e instalaciones portuarias divididas por la Avenida de Los Consignatarios. En su lado naciente se sitúan las instalaciones de la Naviera Armas, compuesta por naves y edificaciones de una planta para la gestión de sus servicios y una explanada para el estacionamiento de vehículos articulados y contenedores (tráfico interinsular). Al otro lado de la vía se encuentran las naves rehabilitadas de antiguos almacenes en desuso, hoy transformadas en Centro Logístico Internacional de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja para la distribución de ayuda humanitaria hacia el continente Africano. Y otras para Centro Logístico Internacional del Programa Mundial de Alimentos de Naciones Unidas como parte del Sistema de las Naciones Unidas de Ayuda de Emergencias. Convirtiendo al Puerto de Las Palmas en plataforma logística para proyectos humanitarios en África Occidental.

La trasera de estas naves la recorre un vial secundario que en su parte exterior bordea el cierre perimetral del puerto.



▲ Vista de la zona del muelle Sanapú

- El Muelle de Wilson, también de ribera, en la intersección oblicua entre los Muelles de Sanapú y Santa Catalina. En la actualidad sirve como amarre de barcos de poco tonelaje (vigilancia y auxilio). En la explanada anexa se

encuentran ubicados el edificio Fundación Puertos de Las Palmas, de uso administrativo, y el Centro Comercial El Muelle.

- El Muelle de Santa Catalina, primer muelle comercial construido en el Puerto de La Luz, está conformado por un espigón que arranca perpendicular al Parque de Santa Catalina y una prolongación de dirección Este-Sureste.

En el entorno de este muelle, además de la Autovía que la bordea, antes señalada, se encuentran un conjunto de espacios e instalaciones públicas: una sucesión de espacios verdes, los edificios portuarios históricos de Elder y Miller, el intercambiador, Plaza de Canarias y paseo de borde marítimo.

La anchura media de la zona de servicio portuaria⁴ en estas áreas ronda los 90 m. El Muelle de Santa Catalina si bien tiene un tramo inicial estrecho (el perpendicular a la línea de costa), luego se ensancha hasta alcanzar cerca de los 100 m, necesarios para poder albergar tráfico de cruceros y cumplir con la normativa internacional vigente sobre este tipo de tráfico. Esta media (90,30 m) se puede considerar escasa teniendo en cuenta las múltiples actividades que en estas superficies se desarrollan. En el área de la dársena exterior esta media 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 302,00 m, duplica la anchura de puertos como Bilbao o Málaga.



▲ Vista del Muelle Santa Catalina.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno



⁴ Cociente que resulta de la división entre la superficie terrestre de cada zona y la longitud de muelles que en ellas se sitúan.

La tipología de la costa indica como se produce el contacto del límite portuario con la lámina de agua⁵. La línea de costa está definida por muelles, espigones y escollera. Los muelles de Sanapú y de Wilson por ser muelles de ribera son de trazado exterior muy rectilíneo, sus únicos quiebras corresponden a sus particulares rampas. El muelle de Santa Catalina forma un espigón con un ensanche de trazado más irregular.

Las superficies definidas por estos diques se encuentran pavimentadas y actualmente soportan diversos usos, en función de la zona en la que se encuentren. Por tanto se trata de áreas muy antropizadas, debiendo los distintos sectores adaptarse a las necesidades de los usos que en ellas se desarrollan.

2.5.2 Características ambientales del lugar

2.5.2.1 Clima

Por su localización, las Islas Canarias se encuentran sometidas a la acción de diversos efectos climatológicos como los anticiclones Atlánticos y, en especial, al régimen de los Alisios. Estos vientos se caracterizan por presentar una capa inferior húmeda, de dirección nordeste, y otra superior con aire seco y cálido de dirección noroeste, que al interactuar generan una zona de inversión térmica con efectos visibles como el mar de nubes. Estos vientos fluyen hacia las Islas de forma permanente en verano, mientras que en invierno se alternan con entradas de aire polar. Además, se hace sentir la influencia del continente africano, cuya proximidad permite la intrusión de masas de aire caliente sahariano de forma irregular.

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.

La temperatura media mensual oscila entre los 17° – 26° C. La máxima oscila entre los 21° y 32° C, y las mínimas entre 13° y 22° C. Las lluvias y nieblas son muy escasas.

⁵ 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.



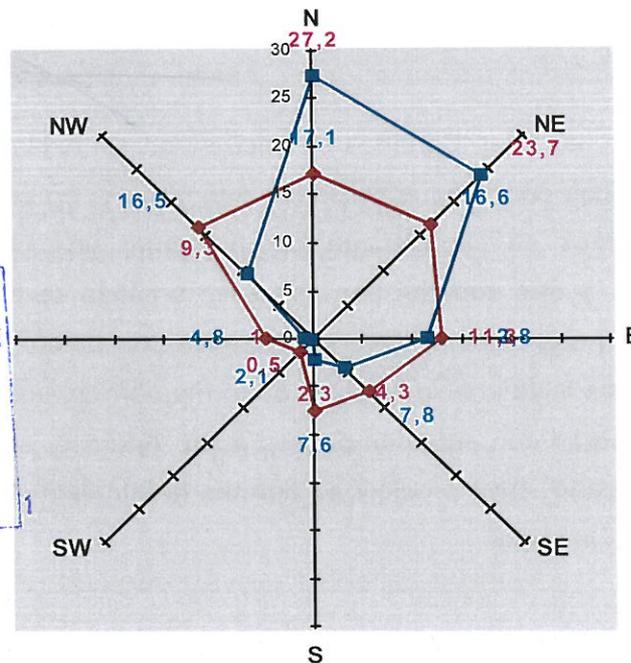
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

MEMORIA DE INFORMACIÓN 67
La/El Secretario/a
General del Pleno

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 Ho=7,00 m y 2 h = 5,10 m); el NW (2 Ho = 10,00 m; 2 h=2,10 m) y SE (2 Ho=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



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta Gobierno Local fecha
2 8 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

—●— Velocidad Media (Km/h) —■— Frecuencia (%)

▲ Fuente: Plan Especial del Puerto de Las Palmas OAS 04 y 05.

La estrechez territorial del Istmo, la estructura de las edificaciones e infraestructuras portuarias provocan una bifurcación de los vientos procedente de la bahía del Confital (al poniente) al entrar en contacto con el puerto, justo en el extremo Norte del ámbito de actuación en la intercesión de los muelles Sanapú y Refugio, tomando una doble dirección; un flujo dirección Este y el otro dirección Sur.

De todo el ámbito de actuación, el Muelle Santa Catalina y el entorno de la Plaza de Canarias son las zonas que se encuentran más desprotegidas de los vientos, sobre todo –cuando de forma ocasional- intervienen los temporales del Sur.

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.

2.5.2.2 Hidrología/Hidrogeología

El espacio afectado por el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito OAS-06 se realiza mayoritariamente sobre terrenos ganados al mar, por tanto no se afectará en ningún momento la hidrología y/o hidrogeología de la zona. Tampoco existen barranqueras procedentes de terrenos elevados (La Isleta) que afecten a la zona de actuación.

2.5.2.3 Flora y vegetación

No se desarrolla vegetación natural alguna y la vegetación existente se restringe a las zonas peatonales y ajardinadas existentes en el entorno portuario. En éstas se emplazan diferentes especies ornamentales, entre las que destaca por su porte arbóreo y singularidad los ejemplares de palmera (*Phoenix canariensis*) y otras especies ornamentales sin mayor significancia.

2.5.2.4 Fauna

La fauna de mayor interés en la zona de estudio e inmediaciones próximas se corresponde con el grupo de las aves, entre las que se incluye las especies de hábitats marinos o litorales. Las aves más abundantes en la zona de estudio son *Larus*



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente

Plenaria de fecha 29 SEP 2012

cachinnans (gaviota amarilla), *Columba livia canariensis* (paloma); *Paser hispaniolensis* (gorrión moruno) y *Streptopelia decaocto* (tórtola turca)

2.5.3 Unidades homogéneas.

De modo general se puede decir que en el sector a estudio el paisaje que predomina es el antrópico, no existiendo zonas en las cuales las características originarias del terreno (paisaje natural) permanezcan. Partiendo de esta característica, en el ámbito del presente plan pueden distinguirse algunas áreas que al presentar formas estructurales y actividades concordantes conforman unidades de paisaje homogéneas. A éstas las hemos dividido en sectores y áreas.

Consideramos las siguientes:

- **Sector a.-** (área Norte, marcado sólo en amarillo en la imagen) con predominio de actividades portuarias: conformado por el Muelle Sanapú y explanada anexa dedicada al tráfico interinsular; viario interior; casetas de control aduanero; explanada exterior donde se encuentran los almacenes logísticos de ayuda humanitaria y el área en forma de cuña colindante con el Muelle de Refugio localizada en el extremo norte de este sector. Todo este sector limitado en su parte exterior por el cierre perimetral del puerto.

Este sector por su actividad destinada al almacenamiento y transporte marítimo tipo Ro – Ro (tráfico interinsular y con Mauritania efectuado por la naviera Armas) conlleva el atraque de barcos y tráfico de vehículos pesados. Es el sector de este ámbito territorial de mayor impacto ambiental existente (emisiones de gases contaminantes a la atmósfera y ruidos). En cuanto al paisaje, aunque el área está en un proceso de transformación y por tanto algo degradada, no se puede considerar como un sector de afecciones paisajísticas negativas de importancia, siempre considerando que está dentro de la zona de servicio del puerto y por

tanto, forma parte del paisaje portuario, en este caso, de fácil integración en el paisaje urbano colindante.

- **Sector b.-** (área Sur, con borde interior en rojo) con predominio de actividades urbanas: conformado por el muelle Wilson y los edificios de la Fundación Puertos



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a
General del Pleno

de Las Palmas y C.C. El Muelle; aparcamientos; Plaza de Canarias; y muelle de Santa Catalina con sus inhalaciones.

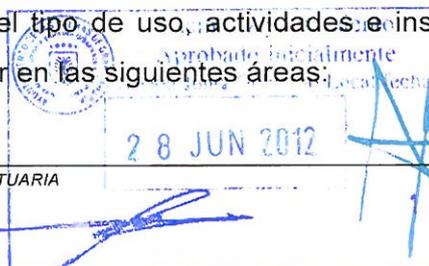
En este sector donde cohabitan actividades urbanas con las portuarias (trafico de cruceros y servicios náuticos de auxilio a la navegación) no genera afecciones al medioambiente a destacar, tan sólo la emisiones de gases contaminantes que expulsan los barcos cruceros y otros, en su entrada o salida de puerto. Afecciones de bajo nivel, esporádicas (momentos de entrada; y salida de buques y estacionales (en referencia a la temporada de cruceros; de forma habitual entre mayo y octubre, periodo de mayor frecuencia).

En cuanto a las afecciones paisajísticas en este sector, el mayor impacto a destacar es el edificio del C.C. El Muelle, por su volumen y efecto de interposición en el paisaje portuario local. Y en menor medida, la presencia de las instalaciones destinadas a aparcamiento situadas en la entrada peatonal a esta zona del puerto (en fase de obras de mejoras).



▲ Imagen 1. Vista general del ámbito territorial de la OAS 06, dividido en dos sectores.

Estos 2 sectores (a y b) por el tipo de uso, actividades e instalaciones (tipos y formas estructurales) se pueden dividir en las siguientes áreas:



25 SEP 2013



▲ Imagen 2: ámbito territorial de la OAS 06, dividido en áreas.

- **Área a1.-** área de almacenamiento logístico (en línea discontinua azul, imagen 2) almacenes e instalaciones para la ayuda humanitaria. Una zona que desde 2005 se está rehabilitando como zona de almacenamiento para acciones de ayuda humanitaria con destino África. Está conformada por un conjunto de naves de igual tipología y estructura y explanadas anexas.
- **Área a2.-** terminal de transporte marítimo interinsular, pasajeros y Ro - Ro: instalaciones de la naviera Armas y resto del sector a. Está compuesta por la línea de atraques y zona de maniobras, instalaciones para el despacho de billetes, zona de maniobras y estacionamiento de vehículos articulados (tráfico Ro-Ro); y explanada sin actividad portuaria determinada, que en la actualidad se usa como zona de aparcamiento en precario.
- **Área b1.-** área comercial urbana (marcado en línea discontinua blanca; imagen 2): Muelles Wilson y Santa Catalina Norte, los edificios de la Fundación Puertos de Las Palmas, C.C. El Muelle; y aparcamientos y acceso al puerto. En la actualidad solamente los bordes de muelle es utilizado por el puerto como línea de atraque (generalmente para barcos destinadas a prestar servicios de auxilio y ayuda a la navegación). En el resto de la superficie se sitúan los edificios del C.C. El Muelle, de la Fundación Puertos de Las Palmas y el parking de estructura desmontable localizado en la zona de acceso peatonal al puerto. La localización de estas instalaciones en el punto de conexión entre el puerto y la ciudad y los usos comercial y terciario que en ellas se efectúan, le dan a esta área un carácter eminentemente urbano, aunque se encuentre en un espacio portuario.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Lt./El Secretario/a
General del Pleno

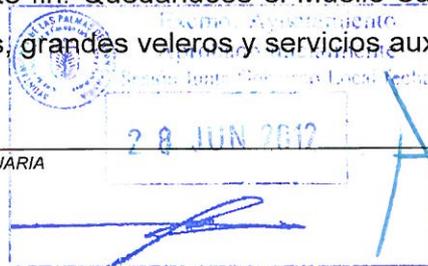


- **Área b2.-** Plaza de Canarias y alrededores (marcado en línea discontinua verde, imagen 2) Es la única área de todo el ámbito de actuación de este Plan Especial en la que en la actualidad no se desarrolla ninguna actividad portuaria. Este espacio, que hasta la entrada del último cuarto del siglo XX era destinado a reparaciones navales de barcos de poco tonelaje y tamaño, hoy ha quedado como un lugar para el paseo y entretenimiento. La localización del intercambiador de trasportes en el subterráneo y la Plaza de Canarias en la superficie, hace que este espacio funcione como lugar de tránsito entre el área urbana y las instalaciones urbano-portuarias que se encuentran en el interior del puerto. Propiciando que este lugar se convierta en el mejor punto de conexión y encuentro puerto y ciudad. Señalar que el corredor peatonal que bordea el frente marítimo de esta área es a la vez, vía de servicios, con la finalidad de ser utilizada para casos de necesidad o emergencia. También es utilizado como vía lenta de transporte rodado por la guagua turística en sus recorridos diarios.

El paseo de borde marítimo, la cubierta central de la Plaza de Canarias (a modo de vela horizontal extendida que protege el lugar) y las piezas que en el año 2008 (125 aniversario del comienzo de la construcción del puerto de la Luz) se instalaron en esta zona (Marquesina y Grúa Titan) constituyen elementos destacados de este lugar, definiendo en gran medida la configuración portuaria de su paisaje y una apreciación buena y amable del mismo.

Área b3.- Muelle Santa Catalina (resto del sector b) El primer tramo de este muelle con forma de (L) invertida, formó parte del primer proyecto ejecutado del puerto de La Luz (1883-1902) y fue utilizado durante décadas como muelle comercial polivalente. Con las sucesivas ampliaciones del puerto se generaron más líneas de atraques y algunos muelles fueron convirtiéndose en terminales para el trasbordo de cargas específicas. Así el muelle Santa Catalina, por su proximidad con la ciudad pasó a ser utilizado como estación marítima para transporte interinsular y cruceros. Así como para el amarre de buques de auxilio o ayuda a la navegación (servicio de Salvamento Marítimo, Remolcadores, etc.).

A finales de los años ochenta del siglo pasado, el puerto habilita nuevas terminales para tráfico interinsular en nuevos muelles construidos o acondicionados para este fin. Quedándose el Muelle Santa Catalina (muelle, Sur) para tráficos de cruceros, grandes veleros y servicios auxiliares y ocasionalmente



para el atraque de aquellos barcos de pasaje o de similares características que requieran atraque en este muelle.

Las instalaciones de la estación marítima, la presencia de cruceros y grandes veleros con el correspondiente trasiego de turistas durante casi todo el año, más el amarre constante de barcos de auxilio dan al lugar una imagen portuaria moderna, dinámica y grata.

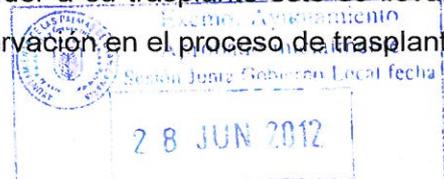
2.5.4 Inventario y localización de elementos naturales y culturales

2.5.4.1 Elementos naturales

Teniendo en cuenta que las actuaciones a llevar a cabo para el desarrollo de este plan especial consistirán en la ordenación urbanística del espacio terrestre que comprende la zona de servicio del puerto dentro del ámbito de actuación territorial del Plan Especial de la OAS 06, indicamos que a excepción de los ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) de origen ornamental, ya comentados anteriormente, no existen otras especies sometidas a protección en toda el área de actuación. No se prevé afección sobre dichas palmeras consecuencia de las determinaciones de este Plan Especial. Sin embargo, en el caso de que fuese necesario proceder a su trasplante éste se llevará a cabo con todas las garantías técnicas para su conservación en el proceso de trasplante.

2.5.4.2 Elementos culturales

La actuación se lleva a cabo en un entorno que a lo largo de la historia se ha visto modificado debido a los usos antrópicos que se han desarrollado en el mismo. Más allá de considerar el muelle Santa Catalina como tal, como patrimonio histórico por ser el primer muelle comercial construido en el puerto de La Luz y por su significado en la evolución del desarrollo histórico de la ciudad, indicamos que en el interior del ámbito a ordenar no se localizan elementos catalogados como patrimonio histórico. No obstante en el entorno de la Plaza de Canarias se encuentra la recuperada Grúa Titán, un hito de la ingeniería aplicada a la obra marítima que fue utilizada por el puerto en la ejecución de proyectos de ampliación (construcción de diques) durante varias décadas del siglo pasado (40-70, aproximadamente) y que dentro de los ambientes portuarios tiene la consideración de patrimonio histórico de la ingeniería portuaria. También, en la misma



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado de antelación
Pleno Municipal de fecha

25 JUN 2013

La/El Secretario/a
General del Pleno
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

zona (en el borde de escollera) se ha construido una marquesina imitando a la que se construyera en el arranque del Muelle Santa Catalina a principios del siglo XX (1916). Siendo su uso histórico lugar de estancia ocasional de pasajeros en tránsito. La pieza construida sólo es una representación de la anterior sin ningún tipo de uso. Esta reproducción arquitectónica refuerza la identidad histórico-portuaria del lugar.

Además, la propia plaza de Canarias, puede considerarse como un elemento sociocultural .



▲ Vista de la Plaza de Canarias

1.- Grúa Titán.			
Localización	Muelle de Santa Catalina.		
Uso	Monumento.		
Estado general	Bueno		
Estado	Estructura	Bueno.	
	Paramentos y revestimientos	Regular.	
	Cubierta		



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Por el Sr. Juan Carlos Rodríguez López fecha

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

28 JUN 2012

25 SEP 2013

Características singulares.	<p>Monumento al esfuerzo humano y económico que supuso el nacimiento del que hoy conocemos como el Puerto de Las Palmas en la bahía de las Isletas.</p> <p>Las grúas Titán (cuatro grúas de distintos tipos) que en distintos momentos fue comprando la Junta de Obras de los puertos de La Luz y Las Palmas (muelle de San Telmo) tuvieron una importancia notable en la construcción del Puerto de La Luz empleándose en diversos cometidos. Para realizar las obras de construcción de diques-muelles y también, y durante mucho tiempo, fue el único medio público de maniobra de carga y descarga en operaciones de medio y gran tonelaje. El modelo primario fue construido por Jessops & Appleby Brothers de Londres y adquirida por la constructora Swaston y Cía. Para las obras del Puerto del Refugio en la Bahía de La Luz o, de Las Isletas, según el proyecto del ingeniero Juan de León y Castillo que fue aprobado por Ley en 1882. La grúa fue montada en Las Palmas y entregada el 14 de octubre de 1885 por un importe de 4.363 libras.</p>
Observaciones	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo.
Recomendaciones	Reforzar el carácter iconográfico.

▲ Fuente: elaboración propia.

3.- Marquesina.			
Localización	Muelle de Santa Catalina.		
Uso	Monumento.		
Estado general	Bueno		
Estado	Estructura	Bueno.	
	Paramentos y revestimientos	Bueno.	
	Cubierta	Bueno.	

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

La/EI Secretaria/o
General del Pleno



<p>Características singulares.</p>	<p>Reconstrucción de una pieza arquitectónica de principios de siglo XX que daba vistosidad al Muelle Santa Catalina cuando éste era, junto al muelle de La Luz (actual Muelle Grande) los únicos muelles comerciales que disponía el puerto y uno de los corredores más transitado y bullicioso de la ciudad.</p> <p>La antigua Marquesina del embarcadero, proyectada en 1916 por D. Jaime Ramonell y Obrador, poseía una superficie de 12 x 8 m y se localizaba en la escala sur del Muelle de Santa Catalina. Su construcción fue motivada debido al gran contingente humano que transitaba por este puerto (el número anual aproximado de pasajeros y tripulación que trasportaban los buques que hicieron escala en este puerto durante los primeros años 1910-1914, era superior a 400.000 mil personas).</p> <p>Este hito arquitectónico proporcionaba que el viajero desembarcara cómodamente. Era utilizada como zona de descanso, espera de carruajes y guardar algún tiempo a la espera de atraque de las falúas,</p>
<p>Observaciones</p>	<p>Se encuentra en sin uso.</p>
<p>Recomendaciones</p>	<p>Reforzar el carácter iconográfico. Promover su uso Reforzar el turismo. Reforzar los transportes intermodales.</p>

▲ Fuente: elaboración propia.

2.5.5 Síntesis y conclusiones

El ámbito a ordenar, como ya se ha expuesto, se constituye por un espacio antropizado donde las superficies a ordenar se han originado por terrenos ganados al mar.

De otra parte se establece la sensibilidad ambiental del sector a ordenar, en función del potencial de afectación que pueda sufrir o generar un área determinada como resultado de la alteración de sus procesos físicos bióticos y socioeconómicos que los caracterizan, debido a la ordenación que se prevé. Es importante mencionar que la sensibilidad implica el grado de vulnerabilidad del medio en relación con el agente perturbador (en este caso la ordenación prevista).

De modo general se considera que la totalidad del ámbito presenta una **baja sensibilidad ambiental**, puesto que el mismo tolera el desarrollo de la actuación sin problemas. Sin la necesidad de desarrollar medidas específicas o con la aplicación de alguna medida relativamente sencilla.

Excmo. Ayuntamiento
 Aprobado definitivamente
 Pleno de fecha
 28 JUN 2012
 25 SEP 2013
 Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
 Pleno

De los datos expuestos en los párrafos anteriores se puede extraer la conclusión que la **Capacidad de Acogida** por el territorio de la ordenación propuesta es Alta, debido a que la ordenación se desarrolla sobre terrenos intervenidos y ganados al mar. En cualquier caso no se constata la existencia de elementos de cierta significancia dentro del ámbito definido para el Plan Especial, que deberán ser conservados y que no presentan impedimento alguno para el desarrollo de las determinaciones establecidas por este instrumento de ordenación.

Situación actual del medio ambiente en función del diagnóstico ambiental realizado y su probable evolución en caso de no afectar el plan.

La ordenación proyectada implica una serie de actuaciones que no suponen un cambio significativo sobre los parámetros ambientales de la zona de estudio. No obstante, el desarrollo de este Plan Especial implica una mejora en los parámetros paisajísticos del entorno y una mejor integración de la zona de encuentro entre el área urbana y el propio puerto.

Estas actuaciones se reflejarán en el desarrollo de las acciones orientadas a mejorar la ordenación de las explanadas y parcelas; del viario interior, accesos y paseos peatonales que generará una menor concentración de tráfico. Y de otra parte en la ordenación específica orientada a la interrelación puerto-ciudad, contemplando la asignación de usos relacionados con el comercio portuario, administración, actividades terciarias, y otras actividades y usos complementarios. Definiendo dotaciones y equipamientos y unas condiciones concretas para la edificación a desarrollar, que dará lugar a una adecuada integración de las mismas en el ámbito.

Como conclusión, se puede decir que la situación ambiental actual y la futura en el medio no diferirán demasiado, pues no se van a incluir usos distintos a los actuales, así como tampoco se van a producir afecciones importantes sobre el medio, pues únicamente se ordenarán los usos de forma que respondan de modo más adecuado a las necesidades actuales de la zona de servicio del puerto.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



En cualquier caso la situación futura mejorará la actual situación de la Zona de Servicio del Puerto puesto que los usos que actualmente se desarrollan se ordenarán adecuadamente evitando conflictos futuros.

Patrimonio natural.	<ul style="list-style-type: none">▪ No existen espacios ni elementos patrimoniales naturales a proteger, más allá de los ejemplares de palmera canaria de origen ornamental.▪ Se promueve sus valores.
Patrimonio arquitectónico/urbanístico.	<ul style="list-style-type: none">▪ Las edificaciones se ajustan a la ordenación establecida en el PGO de Las Palmas de GC.▪ Se promueve sus valores.
Patrimonio cultural.	<ul style="list-style-type: none">▪ No existen elementos catalogados como patrimonio histórico.▪ Existen apreciación popular como valor patrimonial histórico.▪ Se promueve sus valores.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El Secretario/o
General del Pleno



3 TRÁFICO PORTUARIO

3.1 Cifras del Tráfico Portuario

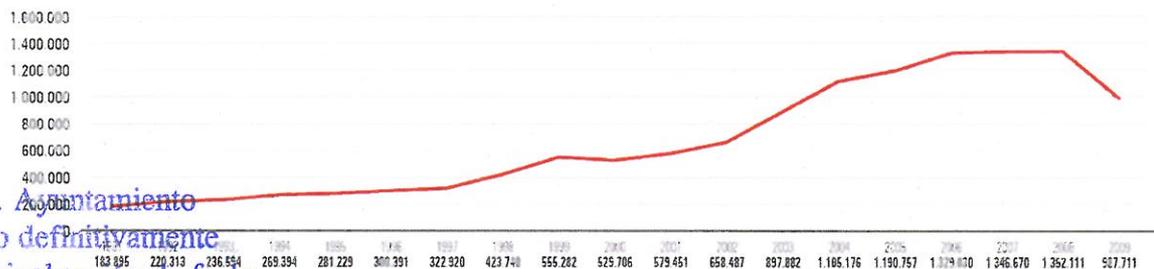
En 2.009 el complejo de puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (Las Palmas, Salinetas, Arinaga, Puerto de Arrecife y Puerto del Rosario) recibió 8.797 escalas de buques mercantes y 1.007 de buques pesqueros, resultando en un movimiento de 19,4 millones de toneladas de mercaderías manejadas, alcanzando un nuevo máximo, lo que le sitúa en el cuarto lugar en el conjunto de Autoridades Portuarias españolas.

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.

Desglosando estas cifras en grandes categorías, este tráfico está compuesto por 4,2 millones de toneladas de graneles líquidos, casi 0,7 millones de graneles secos, aproximadamente 12,6 millones de carga general (incluyendo contenedores y tráfico ro-ro) y apenas algo menos de 2 millones de toneladas de búnkers y otros abastecimientos para buques.

El crecimiento más espectacular ha sido en tráfico de contenedores (86,46% respecto al 2.000), sobre todo por la aportación de los contenedores transbordados.

PUERTO DE LAS PALMAS. (CONTENEDORES T.M.)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

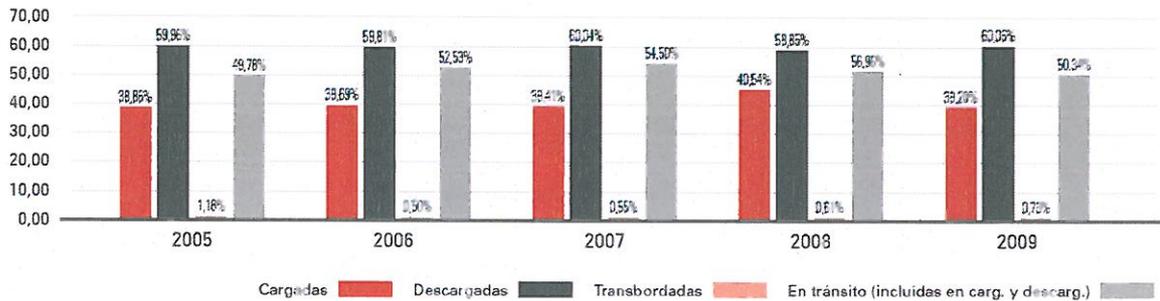
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Los puertos que gestiona la Autoridad Portuaria de Las Palmas se caracterizan por ser puertos de entrada de mercancías por su propia condición de puertos insulares, es decir, el mayor porcentaje de las mercancías que se consumen no tienen otro medio de entrada en las islas, sólo un mínimo porcentaje lo hace por avión. El incremento de las mercancías en tránsito, especialmente en tránsito internacional de contenedores, nos confirma como un punto de referencia mundial para el tráfico de mercancías.

Las mercancías en general han experimentado también un crecimiento del 0,56 % con respecto al año 2005.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% MOVIMIENTO MERCANCÍAS)

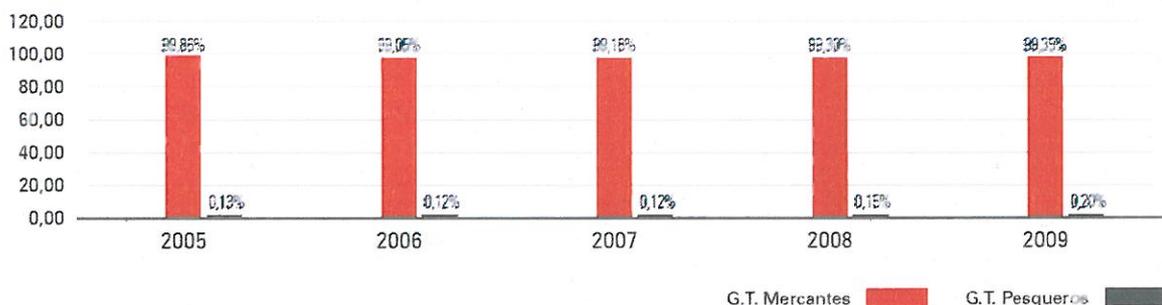


▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

El porcentaje más alto de G.T. de los buques que pasan por los puertos de la Autoridad Portuaria, corresponde al puerto de Las Palmas. El número de buques ha dejado de ser lo más significativo de los puertos, puesto que los nuevos medios de transporte permiten que nuevos barcos lleven más carga. De esta manera disminuye el número de barcos, pero aumenta su capacidad G.T.

El total del tonelaje de los buques entrados en los puertos si lo comparamos con el de hace 10 años, prácticamente se ha duplicado, lo que se explica por la entrada de barcos de mayor tamaño.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% G.T.)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

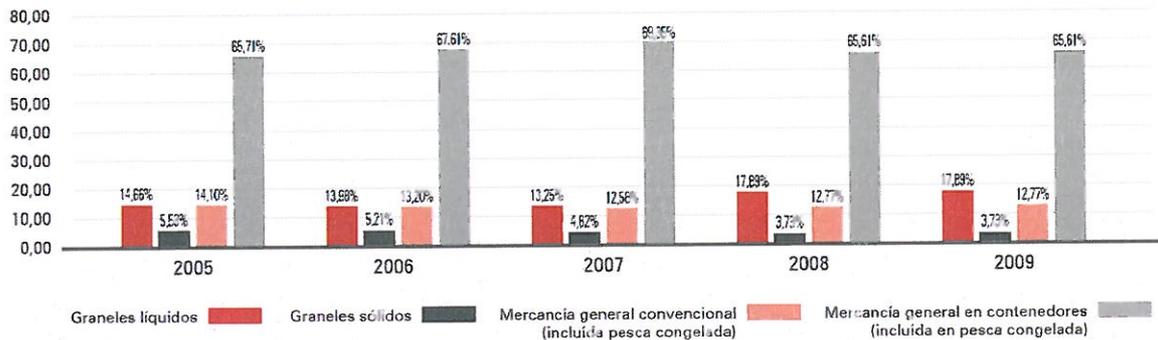
En general se han mantenido los repartos de porcentajes de tipo de mercancías respecto al 2005 observando un ligero incremento en los graneles líquidos.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Resolución Pleno Municipal Local fecha
28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

LA/EL Secretario/a
General del Pleno

PUERTO DE LAS PALMAS. (% TIPO MERCANCÍAS)



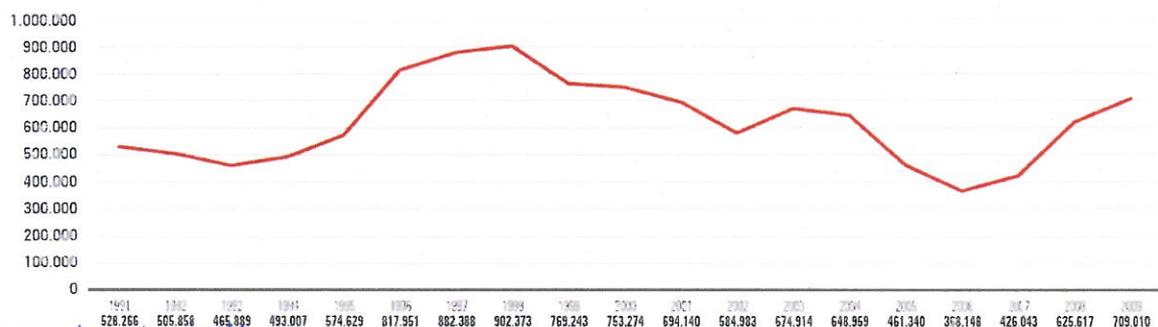
▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

Puertos de las Palmas ha conseguido una posición fuerte en el mercado de cruceros gracias a su ubicación estratégica y a la riqueza de las atracciones turísticas de las Islas. Los pasajeros en Crucero Turístico presentan un fuerte incremento con respecto a cinco años atrás, el número de pasajeros de línea regular también ha experimentado un fuerte crecimiento en el período 2009 con respecto al 2008, un 13,33% más.

Se ha bajado el número de pasajeros en general, sin duda por la influencia del Puerto de Agaete, si bien, el aumento de pasajeros en tráfico de cruceros ha tenido un crecimiento muy importante (un 9,63%) lo que va consolidando el Puerto de Las Palmas dentro de las rutas crucerísticas. El número de automóviles ha crecido también en un 17,19 %.

PUERTOS	PASAJEROS LÍNEA REGULAR	PASAJEROS EN CRUCERO TURÍSTICO	TOTAL PASAJEROS
PUERTO DE LAS PALMAS	709.010	244.561	953.571
PUERTO DE ARRECIFE	72.180	298.955	371.135
PUERTO DEL ROSARIO	10.706	67.819	78.525
TOTALES	791.896	611.335	1.403.231

PUERTO DE LAS PALMAS. (TRAFICO DE PASAJE, NO CRUCERO)



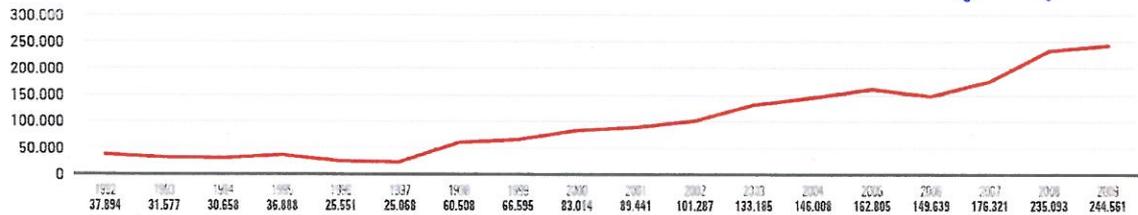
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/EJ Secretaria/o
General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta de Gobierno Local fecha
28 JUN 2012

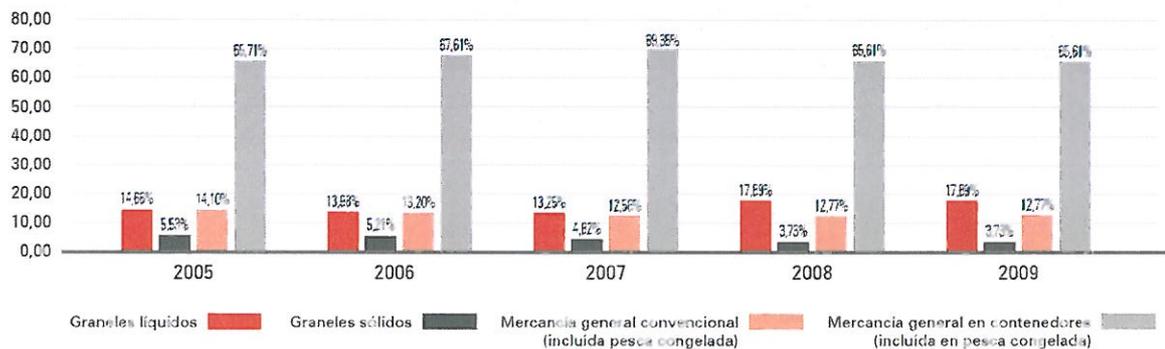
PUERTO DE LAS PALMAS. (TRÁFICO DE PASAJE, CRUCERO)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

La pesca congelada ha sufrido una bajada que se achaca a la imposibilidad de los pesqueros españoles para pescar en el Banco Pesquero Canario Sahariano.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% TIPO MERCANCÍAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

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.

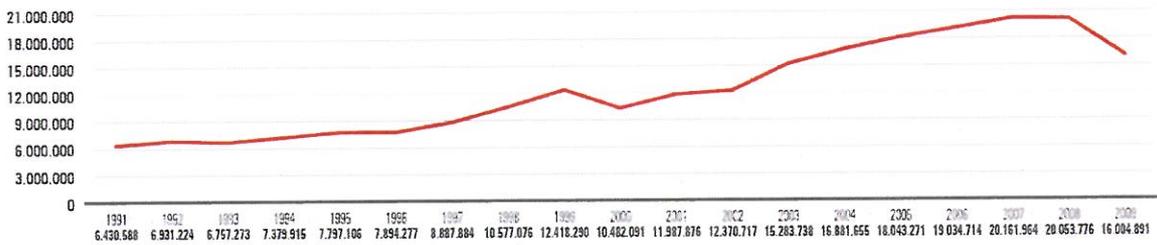
Cabe destacar, también, el importante papel que suponen las mercancías en tránsito para el puerto de La Luz y Las Palmas, un 50,34 % con una cantidad superior a los 8 millones de toneladas.

PUERTOS	MERCANCÍAS CARGADAS	MERCANCÍAS DESCARGADAS	MERCANCÍAS TRANSBORDADAS	TOTAL MOVIMIENTO	MERCANCÍAS EN TRÁNSITO (incluidas en cargadas y descargas)
PUERTO DE LAS PALMAS	6.274.173	9.613.186	117.532	16.004.891	8.056.607
PUERTO DE SALINETAS	17.478	970.508		987.986	
PUERTO DE ABRECIPE	176.895	1.054.934		1.231.829	803
PUERTO DEL ROSARIO	95.975	735.022		830.997	2.505
TOTAL	6.564.521	12.373.650	117.532	19.055.703	8.060.005

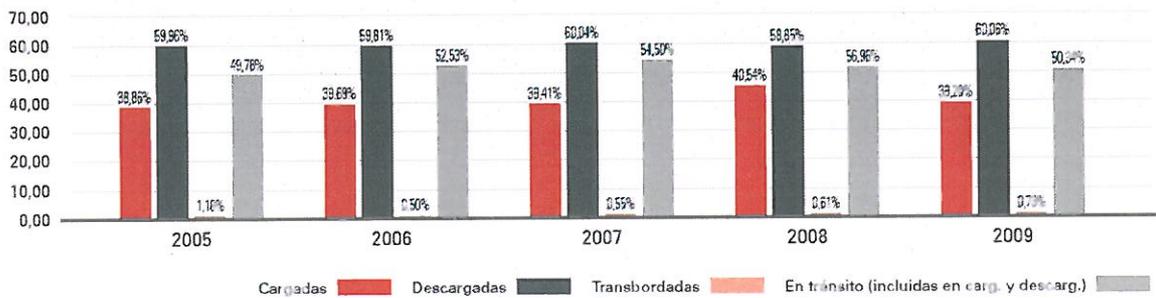
Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Aprobado inicialmente
por el Pleno Municipal fecha
28 JUN 2012

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
Caral Secretario/General del Pleno

PUERTO DE LAS PALMAS. (TIPO DE MERCANCÍA. TOTAL EN TONELADAS)



PUERTO DE LAS PALMAS. (% MOVIMIENTO MERCANCIAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

En general, durante 2.010 se aprecia un importante repunte. Desde la mitad de este ejercicio el Tráfico Total se incrementa más de un 7%, entre los que destaca el tráfico de contenedores, que crece más de un 15% y el de pasajeros (13%).

3.2 Estructura de los tráficos⁶

3.2.1 Autopista Marítima Canaria

Las islas del archipiélago canario están interconectadas por servicios de pasajeros compuestos tanto por buques de transbordo rodado (ro-pax) como por ferris rápidos.

En particular se ha establecido una red de conexiones diarias conocida como la Autopista Marítima de Canarias, para satisfacer la demanda de suministros logísticos y transporte y transporte de cada una de las islas. Esta tarea es llevada a cabo por la flota de ro-pax más moderna de Europa, con ocho embarcaciones de reciente construcción que incluyen el buque de mayor dimensión de su clase de toda España.

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/EI/Secretaría/o
General del Pleno

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



Además de los servicios de interconexiones entre las islas del Archipiélago Las Palmas está conectada por ferry con puertos de España continental (Sevilla, Cádiz, Huelva) y de otros países (Madeira y Portimao, el Aaiún).

3.2.1.1 Rampas para Transbordadores (ferry) y Ro/Ro

El Puerto de Las Palmas está equipado con 13 rampas para buques ro-ro.

Cuenta con nueve rampas fijas en los siguientes muelles:

- Muelle Santa Catalina Norte (7,00 m. de calado);
- Muelle del Sanapú (dos rampas con 6,00 m. de calado);
- Muelle del Refugio (6,00 m. de calado);
- Muelle Pesquero, costado oriental;
- Muelle Grande, costado oriental;
- Entre dos atraques del Muelle de los Cambulloneros (11,00 m. de calado);
- Entre el Muelle Elder y el Muelle de los Cambulloneros (11,00 m. de calado);
- En la confluencia del Muelle Gran Canaria con el Astillero Astican.

Tres rampas dobles se encuentran ubicadas en las siguientes posiciones claves:

- En la intersección del Muelle Primo de Rivera con el Muelle León y Castillo (14,00 m. de calado);
- En el Muelle León y Castillo (Terminal de Contenedores con 14,00 m. de calado);
- En el Muelle Gran Canaria y el Muelle Virgen del Pino (12,00 m. de calado);

En el Muelle de los Cambulloneros funciona una rampa de metal.

3.2.1.2 Terminales de Pasajeros

Hay dos terminales de transbordadores en el Puerto de Las Palmas:

- En el Muelle Primo de Rivero (en régimen de concesión a la empresa naviera Acciona Transmediterránea): edificio terminal de cuatro niveles, con una superficie total de 1.822 m².
- En el Muelle de Sanapú (en régimen de concesión al armador Naviera Armas): Edificio terminal de un nivel con una superficie total de 232m².

3.2.2 Actividades Portuarias y Turísticas

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013
El Secretario/a
General del Pleno

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado inicialmente
Sesión Junta. Gerencia Local fecha
28 JUN 2012

3.2.2.1 Tráfico de Cruceros

El Puerto de Las Palmas es un actor clave en el mercado de cruceros, gracias a su estratégica ubicación y a la cantidad de atracciones turísticas, no solo en la ciudad con su centro histórico, oferta de compras y playas, sino también en toda la extensión de la isla de Gran Canaria – que ha sido denominada “continente en miniatura” por lo verdaderamente variado de su paisaje y de sus microclimas.

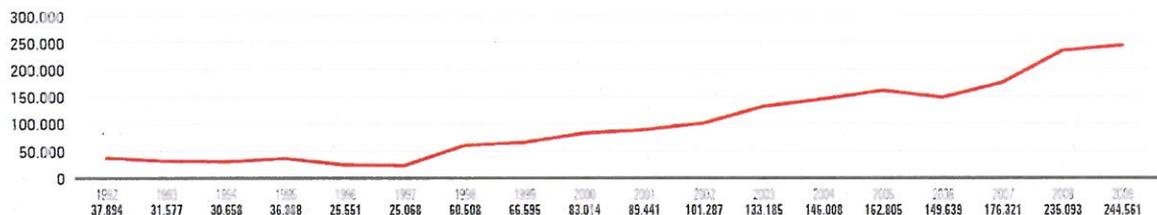
Desde 1994, las actividades relativas a los cruceros en Las Palmas se han desarrollado sobre la base de un programa de cooperación que conecta entre sí a todos los puertos de Islas Canarias y del archipiélago portugués de Madeira. De común acuerdo, han establecido una asociación conjunta de comercialización y promoción conocida como **Cruises in the Atlantic Islands**.

En las dos décadas pasadas esta región ha sido testigo de un crecimiento sostenido en el tráfico de cruceros, ya que se registró una subida más pronunciada justo a finales del siglo pasado y principios del actual.

Como resultado de ese esfuerzo conjunto, la cifra total de pasajeros cruceristas embarcados, desembarcados o en tránsito por los puertos de la provincia oriental de Canarias (bajo jurisdicción de Las Palmas) alcanzó el récord absoluto de más de 530.000 personas en 2.009, superando los 210.000 pasajeros tan solo el Puerto de Las Palmas.

PUERTOS	PASAJEROS LÍNEA REGULAR	PASAJEROS EN CRUCERO TURÍSTICO	TOTAL PASAJEROS
PUERTO DE LAS PALMAS	709.010	244.561	953.571
PUERTO DE ARRECIFE	72.180	298.955	371.135
PUERTO DEL ROSARIO	10.706	67.819	78.525
TOTALES	791.896	611.335	1.403.231

PUERTO DE LAS PALMAS. (TRÁFICO DE PASAJE CRUCERO)



▲ Fuente: Handbook de los Puertos de Las Palmas 2011-2012 / Memoria Anual, año 2009.

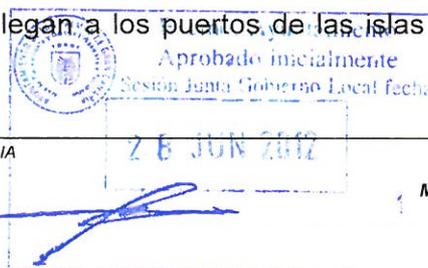
La temporada de cruceros en las Islas Canarias se extiende desde octubre hasta abril, y la mayor cantidad de pasajeros provienen del Reino Unido, con una participación algo superior a un tercio, y de Alemania (con una participación ligeramente inferior).

La mayoría de los cruceros que llegan a los puertos de las islas pueden clasificarse en tres segmentos:

1. El Secretario/a
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



- Cruceros circulares con base en Canarias, de frecuencia semanal, principalmente en invierno, con un itinerario por las Islas que abarca también a Madeira y ocasionalmente a los puertos marroquíes (Casablanca o Agadir). Los operadores son Thomson Holidays para el mercado anglosajón y AIDA Cruises para el mercado germano;
- Cruceros circulares con una duración de 15 a 20 días, que comienzan o terminan en puertos mediterráneos como Savona o Barcelona (MSC y Costa Cruises) o en los puertos atlánticos del sur de Inglaterra o Portugal (P&O, Cunard, Fred. Olsen);
- Cruceros de reposicionamiento del norte de Europa o el Mediterráneo al Caribe – o viceversa- que hacen escala en los puertos de las Islas Canarias dos veces al año (operadores cruceristas de EEUU).

En la temporada 2009-2010 esta estructuración de mercado llevó a que un total de 161 buques hicieran escala en Las Palmas.

La temporada 2010-2011 se destaca por algunos logros de vital importancia para el puerto, como ser nuevas visitas de buques de prestigio y nuevas operaciones de turnaround (finalización e inicio de un crucero, con desembarque y embarque de pasajeros en el puerto) promovidas por TUI, Royal Caribbean y AIDA, que reforzarán el papel de Las Palmas como puerto base de cruceros.

En este sentido, el puerto tiene un aliado potencialmente valioso en el Aeropuerto Internacional de Gran Canaria, a 24 km de la terminal de cruceros, gracias a sus conexiones directas con muchos de los mercados cruceristas.

3.2.2.2 Terminal de cruceristas de última generación

Las actividades cruceristas en Las Palmas se concentran en el Muelle de Santa Catalina, que posee una terminal con una estación marítima de dos pisos (1.410m²), equipada con escáneres de equipaje y cuyas operaciones se adhieren a las normas y reglamentaciones ISPS.

Los cruceros disponen de tres atraques:

- Santa Catalina Oeste, que puede alojar a los barcos de gran calado: longitud 415m., ancho de 62 m. para operaciones de manipulación y 11,00 m. de calado;
- Santa Catalina Este, recientemente ampliado a 325m. de largo y 47m. de ancho y cuyo calado se aumentó hasta 10,00 m;
- Santa Catalina Norte, con 200,00 m. de muelle y 7,00 m. de calado.



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/Srta. Secretaria/o
General del Pleno

3.2.2.3 Servicios náuticos para regatas

Las Palmas posee el mayor puerto de embarcaciones deportivas y de recreo de las Islas Canarias, conocido como Muelle Deportivo, con una capacidad de alrededor de 1.150 atraques.

La mayor parte de los amarres son de uso público y directamente administrados por la Autoridad Portuaria. Las Palmas dispone de un total de 200 lugares para estancias cortas de embarcaciones en tránsito, principalmente en invierno. Otros 350 amarraderos permanentes son de uso privado del mercado local.

Situado próximo a la bocana del puerto, el Puerto Deportivo cuenta con una estación de gasolina, proveedores navieros, tiendas, talleres, una escuela de vela, un servicio de buceo, un centro de compras y una amplia selección de bares y restaurantes. La Autoridad Portuaria y los servicios policiales y de rescate también tienen aquí sus sedes.

Se dispone de un moderno travelift de 60 toneladas de capacidad, capaz de atender embarcaciones de hasta 20 m. de largo, 6 m. de ancho y 6 m. de calado.

El Muelle Deportivo es una importante base de servicios para los veleros que navegan por el Caribe, sobre todo en los meses de septiembre a febrero. Recibe habitualmente regatas de gran renombre, como Rally Atlántico de Cruceros (ARC) organizado por el World Cruising Club de Cowes, que en 2010 cumplió su XXV edición; llegando para tal ocasión el pasaje de unos 250 veleros en ruta desde Las Palmas de Gran Canaria a la Bahía de Rodney, Santa Lucía en el Caribe.

Existe también otra instalación para regatas en una zona aledaña al Puerto de Las Palmas, de menores dimensiones, gestionada por el Real Club Náutico, uno de los club más laureado del mundo en vela olímpica.

3.3 Síntesis y conclusiones

- Diversidad de tipos de tráficos. Lo que dota al puerto de un gran equilibrio y estabilidad, reduciendo su vulnerabilidad.
- Complejidad de funcionamiento y gestión del suelo, debido a la diversidad de demanda.
- Necesidad de grandes superficies anejas a los muelles para el movimiento de mercancía general

Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal Estructura de los tráficos:
25 SEP 2013
La/El Secretario/a
General del Pleno

	<p>y contenedores.</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Necesidad de gran desarrollo de muelles para tráficos como pesca y pasajeros.
Evolución de los tráficos:	<ul style="list-style-type: none">▪ Sostenido ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros y mercancías.▪ Aumento del grado de contenerización de la mercancía general.▪ El aumento del movimiento de contenedores en los últimos años exige un incremento proporcional de espacio asociado de almacenamiento.▪ Despunte en el tráfico de cruceros.
Orígenes, destinos y tipos de mercancías:	<ul style="list-style-type: none">▪ El puerto es el principal importador y exportador de mercancías insular.▪ Incremento de la relación con otros puertos y países.
Análisis de rendimientos:	<ul style="list-style-type: none">▪ Rendimientos similares a puertos maduros como Barcelona, Baleares, Málaga y Valencia.▪ A nivel nacional, el puerto presenta uno de los rendimientos más bajos por metro lineal de muelle (con 772 Toneladas/ml/año).



Excmo. Ayuntamiento
Aprobado definitivamente
Pleno Municipal sesión de fecha
25 SEP 2013

