



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 SG-DEL  
(ANTERIOR OAS-06)**

**SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA**

**VOLUMEN I. DOCUMENTO DE INFORMACIÓN**

**DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA**

**JUNIO DE 2013**



*Alfredo Rodríguez*

## 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 .....	22
1.6.3	Zona de servicio vigente y su ordenación .....	22
1.7	Ámbito del presente Plan Especial de Ordenación .....	23
1.8	Solicitud a la COTMAC respecto la Adaptación del PGO/LPGC .....	25
1.9	Tramitación del presente expediente .....	28
1.9.1	Formulación del Plan Especial .....	28
1.9.2	Solicitud de los informes sectoriales .....	28
1.9.3	Contenido de los informes sectoriales .....	29
1.9.4	Consideración de los informes sectoriales .....	29
1.9.5	Aprobación Inicial .....	31
1.9.6	Trámite de información pública y consultas .....	31
1.9.7	Informes y alegaciones recibidas .....	33
1.9.8	Evaluación ambiental. Memoria Ambiental .....	33
1.9.9	Informe urbanístico de la COTMAC. Ajustes realizados sobre el documento .....	34
1.9.10	Otros ajustes realizados sobre el documento .....	37
1.10	Consideración sobre el Informe de Sostenibilidad Ambiental yuntamiento .....	38
2	ANÁLISIS DEL ÁMBITO DEL PLAN ESPECIAL .....	40
2.1	Morfología general .....	40
2.1.1	Configuración y morfología .....	40

Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 Sep 2013



L/El Secretario/a  
Pleno

2.1.2	Tipología de la línea de costa .....	41
2.1.3	Puntos de control y recintos de acceso controlado.....	41
2.1.4	Síntesis y conclusiones.....	42
2.2	Infraestructuras de transporte y accesos.....	42
2.2.1	Estructura y articulación viaria .....	42
2.2.2	Tráfico terrestre.....	47
2.2.3	Estacionamiento.....	50
2.2.4	Accesibilidad peatonal .....	51
2.2.5	Transporte público .....	52
2.2.6	Síntesis y conclusiones.....	54
2.3	Análisis de la parcelación, la edificación y los usos.....	55
2.3.1	Parcelación y usos .....	55
2.3.2	Evolución y tendencia de la demanda .....	56
2.3.3	Análisis de la edificación .....	56
2.3.4	Síntesis y conclusiones.....	66
2.4	Análisis de la situación legal del suelo.....	66
2.4.1	Superficies en concesión .....	66
2.4.2	Superficies en autorización .....	67
2.4.3	Síntesis y conclusiones.....	67
2.5	Análisis del marco ambiental y paisajístico según el ISA. ....	68
2.5.1	Caracterización de las variables ambientales significativas. ....	68
2.5.2	Características ambientales del lugar .....	74
2.5.3	Unidades homogéneas. ....	77
2.5.4	Inventario y localización de elementos naturales y culturales .....	81
2.5.5	Síntesis y conclusiones.....	84
3	TRÁFICO PORTUARIO.....	87
3.1	Cifras del Tráfico Portuario .....	87
3.2	Estructura de los tráficos.....	91
3.2.1	Autopista Marítima Canaria.....	91
3.2.2	Actividades Portuarias y Turísticas .....	92
3.3	Síntesis y conclusiones.....	95
4	CONDICIONES DE CONTORNO.....	97
4.1	El marco legal de planeamiento.....	97
4.1.1	El planeamiento supramunicipal .....	98
4.1.2	El planeamiento municipal .....	105
4.1.3	El planeamiento sectorial .....	115
4.2	Paisaje portuario y percepción urbana del puerto según el ISA. ....	129
4.2.1	El borde urbano-portuario .....	131

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal Sesión de fecha

25 SEP 2011



El Secretario/a  
INDICE del Pleno

*[Handwritten signature]*

4.2.2	El paisaje portuario .....	136
4.2.3	La percepción urbana del puerto .....	140
4.3	Síntesis y conclusiones .....	141
II.	PLANOS DE INFORMACIÓN .....	143
5	ÍNDICE DE PLANOS DE INFORMACIÓN .....	143
III.	MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN .....	145
6	BASES PARA LA ORDENACIÓN .....	145
6.1	Síntesis de conclusiones del análisis .....	145
6.1.1	Problemas y potencialidades de la zona .....	145
6.1.2	Situación y tendencias de la actividad portuaria .....	148
6.1.3	Estimación de demanda de suelo .....	152
6.2	Exigencias del Entorno .....	154
6.2.1	Gestión del Tráfico generado por el Puerto .....	155
6.2.2	Objetivos y criterios respecto el patrimonio cultural y natural .....	161
6.2.3	Diagnóstico ambiental del ámbito ordenado según el ISA .....	163
7	ALTERNATIVAS .....	166
7.1	Alternativas de ordenación .....	166
	Este punto se redacta en conjunto con el Documento de Ordenación (volumen II) y el Informe de Sostenibilidad Ambiental (volumen III) .....	166
7.1.1	Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial .....	166
7.1.2	Alternativa 1.- Determinaciones del anterior Plan Especial .....	168
7.1.3	Alternativa 2.- Incorporación de actividades compatibles con el uso ciudadano .....	169
7.1.4	Alternativa 3.- Desarrollo del Frente Portuario de Las Palmas .....	170
7.2	Alternativa seleccionada .....	173
IV.	PLANOS DE ALTERNATIVAS .....	175
8	Índice de planos de alternativas .....	175

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

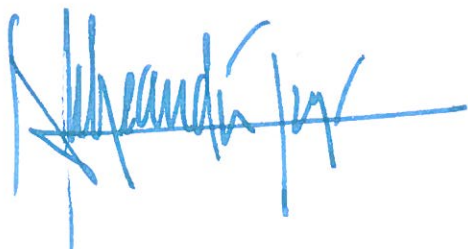
25 SEP 2013



La/El Secretaria/o  
General del Pleno

*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del  
Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG-DEL  
(anterior OAS-06)*

**DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA  
VOLUMEN I: DOCUMENTO DE INFORMACIÓN**





## 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-I “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”*.

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

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

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Por el Secretario/a  
General del Pleno

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).

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

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 Urbanístico: Normas Urbanísticas con la calificación del suelo y expresión detallada de sus usos

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

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

### 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 OAS-06.

Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

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
- Volumen IV: Memoria 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

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

**AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS**

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



La/El Secretario/a  
General del Pleno

MEMORIA DE INFORMACIÓN 8

- Director: José Miguel Pintado Joga
- Equipo Técnico:
  - Esteban del Nero Benéitez, 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:

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

- 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, arranque 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 basálticas.

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 - 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 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, 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 baten con cierta frecuencia en épocas invernales contra el dique exterior de abrigo (R. Sofia) 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

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

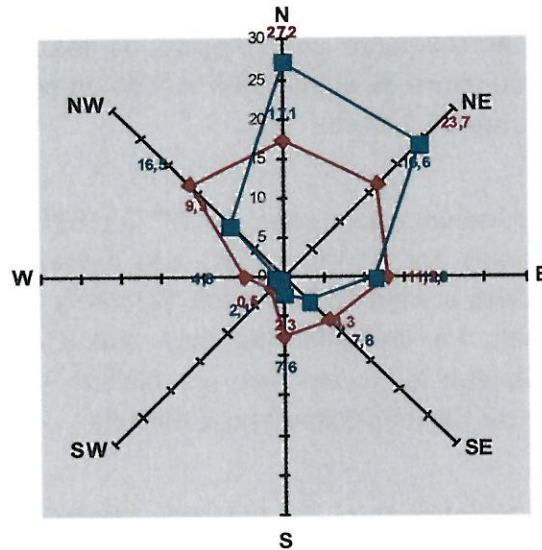


La/El Secretario/a  
General del Pleno

MEMORIA DE INFORMACIÓN 11



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.

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

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

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
General del Pleno



desarrollo de actividades relacionadas con la construcción del  
vinculados a éste.

Plan Especial de Ordena  
Puerto de Las Palmas in  
(anterior OAS-06)

población que ca  
puerto y de los se

El centro urbano  
Triana (a los que  
carácter único y ac

de distancia, junto  
Playa de Las Cant  
que ha provocado  
y ordenación de te

Puede decirse ent  
la ciudad, de la Is  
procedían del inter  
establecían con to

(zona baja de La  
pasando de 14.23  
dato significativo e  
cuarta parte de la  
capacidad de los b  
un total de 383.343  
trabaja en activida

esta entonces había conformado la ciudad, barrios de Vegueta y  
umará el barrio de Los Arenales durante el s.XIX), pierde su  
, para desarrollar su ensanche (propios de este periodo) a 3 kms  
puerto moderno. Este crecimiento urbano en torno al Puerto y a la  
ue encerrando al Puerto y limitando su crecimiento físico, hecho  
actualidad conflictos urbano-portuarios por la ocupación, gestión  
de borde marítimo que siendo de competencia portuaria tienen  
tividades ciudadanas.

que el puerto se convirtió en el principal motor de desarrollo de  
la provincia. Muchos de los trabajadores vinculados al puerto  
la isla y de municipios de otras islas de la provincia. Estos se  
familia en espacios marginales en los alrededores del Puerto  
La población de la capital se triplica en menos de 50 años,  
antes del año 1.860 a los 62.886 habitantes del año 1.910. Un  
e más de 2.200 buques llegan a puerto en el año 1.900 (una  
52 del año 2.010, si no tenemos en cuenta la magnitud y  
actuales). En la actualidad la ciudad de Las Palmas cuenta con  
antes (censo de enero de 2011), de los cuales un amplio sector  
e 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

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



La/El Secretario/a  
General del Pleno

de su construcción en el fondeadero natural al sureste de La  
o en sucesivas etapas, buscando mayores calados y superficies  
andas derivadas del tráfico marítimo comercial. Desde el primer  
Castillo hasta los más recientes, el puerto siempre crece y se

El puerto, desde e  
Isleta, se ha ido an  
para adecuarse a l  
proyecto de Juan

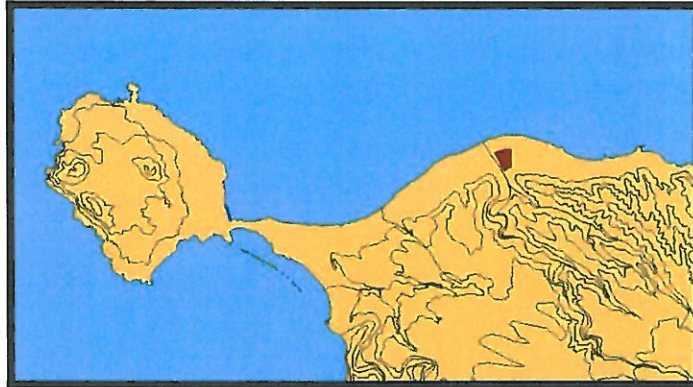
extiende hacia el este (a mar abierto, mediante rellenos ganados al mar) y hacia La Isleta (al norte, ocupando parte de su borde litoral), debido a que el crecimiento urbano, en parte dinamizado por el desarrollo portuario, obstaculiza su crecimiento hacia el interior o hacia el sur, hasta donde el resguardo 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.

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

La/EI Secretaria/o  
General del Pleno

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.

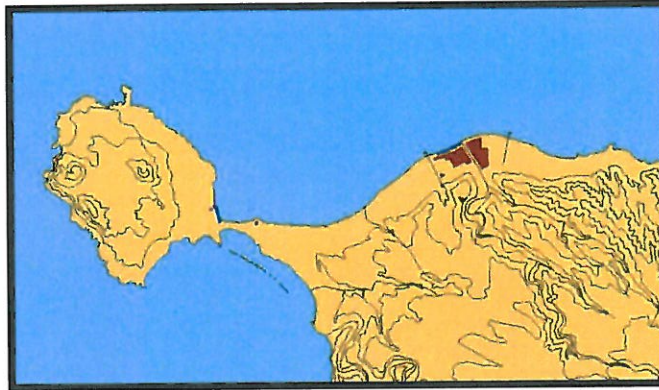
La Isleta, unida a la isla por intrusiones submarinas de magma procedentes de sus volcanes y un posterior proceso de sedimentación de arenas y detritos organógenos, proporciona una ensenada natural compuesta por un istmo y dos bahías, siendo la de levante, por su mejores condiciones naturales, e utiliza 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/El Secretario/a  
General del Plano

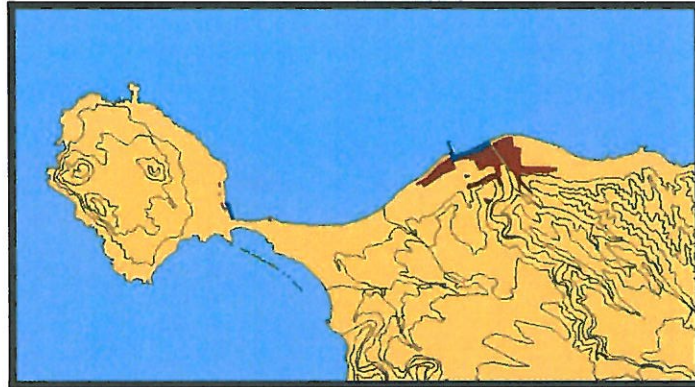
1478 - 1686



- 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/El Secretario/a  
General del Pleno

1686 – 1883



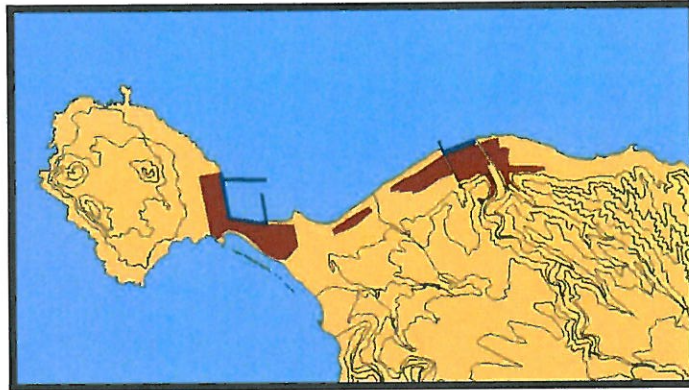
- 1790-1811** Construcción del Muelle de Las Palmas o de San Telmo. Se dispone como prolongación hacia el mar de la línea de muralla y de la fortaleza de Santa Ana. Sobre su traza se construyó la actual calle de Bravo Murillo.
- 1852** Francos. Se derriban las murallas y la ciudad se extiende hacia el 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.

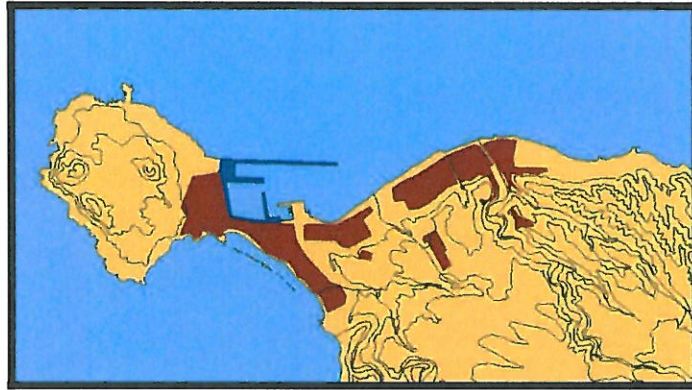
- 1892** En el plan frustrado de ensanche de Laureano Arroyo aparece la plaza de Santa Catalina como elemento estructurador del eje del muelle alrededor del cual se extendía el resto de la trama en el entorno del puerto.
- 1897** Se expropián los terrenos de La Isleta y se instala el ejército.
- 1903** Finalizan las obras del puerto. Los muelles de ribera interiores propuestos no se realizan.  
Al mismo tiempo que la construcción del puerto surge el pueblo-hongo de La Isleta, al aglutinar los equipamientos portuarios y las viviendas para los trabajadores sin seguir un plan director.
- 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.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/Ea Secretaria/o  
General del Pleno

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 Artilles 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

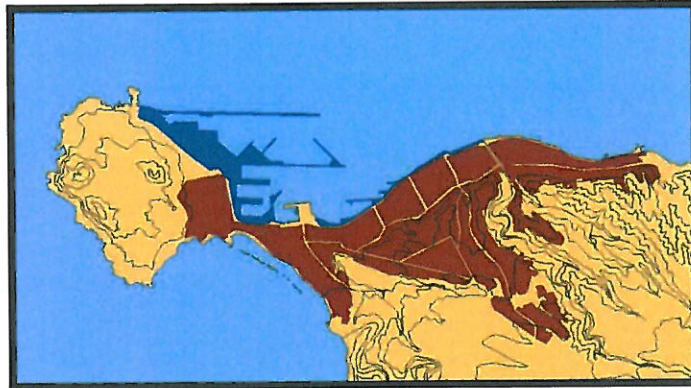


La/El Secretaria/o  
General del Pleno

*[Firma manuscrita]*



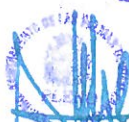
1945 – 1980



- 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 Metropole.
- 1964** Plan General de Ordenación del Puerto de M. Viguera González, enmarcado dentro del Plan Canarias del 1º Plan de Desarrollo Económico y Social de España (1964-1967).
- 1966** Inicio de la construcción del dique de abrigo de la Dársena Exterior, Dique Reina Sofía. La ejecución de la 1ª fase finaliza en 1971.
- 1971** Plan de Ordenación y Obras del Puerto y anteproyecto de la nueva Dársena Exterior, de J. Argenti Ulloa, por el que se opta por la ampliación del puerto hacia el exterior, hasta la Península del Nido.
- 1973** Se construye el Dique Este de la Dársena de Embarcaciones Menores con el fin, en principio, de evitar la refracción interior del oleaje en la Dársena Interior del puerto producida por la construcción de la Avenida Marítima. Posteriormente se destinará a uso deportivo.
- 1977** Se concluye parte del Muelle Nuevo de Transbordadores y finalizan las obras del Dique Reina Sofía, abrigo del puerto exterior.

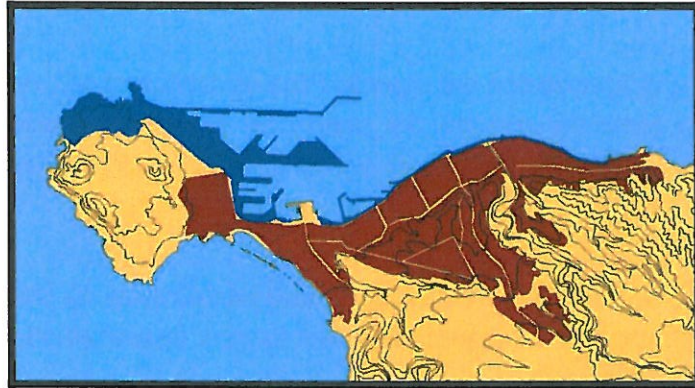
Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
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 Cruceros en el Muelle de Santa Catalina. Dique de la Esfinge (2º Fase)



Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013

### 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.

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

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



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.

## 1.7 Ámbito del presente Plan Especial de Ordenación

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

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

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.

25 SEP 2013

La/EJ/Secretaría/e

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE INFORMACIÓN 24

## 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.

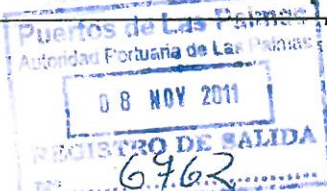
Se adjunta copia de dicho escrito presentado el 8 de noviembre de 2011 ante la Ponencia Técnica de la COTMAC.

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  
  
17/El Secretario/a  
General del Pleno

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

Puertos de Las Palmas

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

2

La/El 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 definitivamente  
Pleno Municipal de fecha  
25 SEP 2013  
La/Aj. Secretar/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, así como sus zonas de protección.
  - 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

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013  
CABIL SECRETARÍA/O  
General del Pleno

entonces una mutación demanial de un puerto, que ya existía desde hacía mucho tiempo 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 al 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.

#### 1.9.5 Aprobación Inicial

La Junta de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en sesión ordinaria celebrada el 28 de junio de 2012, acordó la Aprobación Inicial del "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06", así como someter el Plan Especial al trámite de información pública y al de consultas de las Administraciones Públicas, y el Informe de Sostenibilidad Ambiental al trámite de participación pública.

El acuerdo de la Junta de Gobierno Local establecía los siguientes condicionantes que tenían que ser subsanados para el siguiente trámite de aprobación:

- a. Establecer, en el artículo 35 de la Normativa, determinaciones de ubicación y formalización, en el caso de materializar la edificabilidad prevista para el Área de Normativa AN3-TO en un edificio de 50 m. de altura.
- b. Completar la información justificativa de la viabilidad económica de las alternativas y de las medidas ambientales consideradas en la ordenación dentro del apartado 5º Estudio Económico Financiero del Informe de Sostenibilidad Ambiental, tal y como se regula en el anexo de la citada Ley 9/2006.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

#### 1.9.6 Trámite de información pública y consultas

De conformidad con lo establecido en el artículo 11.2 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y en los artículos 27.1.a) y 28.7 del Reglamento de Procedimientos de los instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, respectivamente, el documento de Aprobación Inicial y el Informe de Sostenibilidad Ambiental del "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06" se sometió a los trámites de información pública y al de consultas de las Administraciones Públicas.

Con fecha 27 de julio de 2012 se publica anuncio en el periódico La Provincia con el texto íntegro del acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad por el que se aprueba inicialmente el documento, informando que se somete a información pública el documento por un periodo de dos (2) meses.

Además, con fecha 30 de julio de 2012 se publica anuncio en el Boletín Oficial de La Provincia (número 97), con el texto íntegro del acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad por el que se aprueba inicialmente el documento, informando que se somete a información pública el documento por un periodo de dos (2) meses.

La información relativa al expediente se expuso a disposición de los interesados en el Servicio de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, en las oficinas de la Autoridad Portuaria de Las Palmas y en la web oficial de la entidad, [www.palmasport.es](http://www.palmasport.es).

Las Administraciones Públicas, Organismos y entidades consultadas durante el periodo de información pública son las siguientes:

Administración, Organismo o Entidad	Acuse de recibo
Demarcación de Costas de Canarias Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	31/Julio/2012
Consejería de Sanidad GOBIERNO DE CANARIAS	31/Julio/2012
Viceconsejería de Turismo GOBIERNO DE CANARIAS	31/Julio/2012
Consejería de Empleo, Industria y Comercio GOBIERNO DE CANARIAS.	01/Agosto/2012
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Aguas GOBIERNO DE CANARIAS	01/Agosto/2012
Consejería de Economía, Hacienda y Seguridad GOBIERNO DE CANARIAS	01/Agosto/2012
Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad GOBIERNO DE CANARIAS	01/Agosto/2012
Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza	01/Agosto/2012
ADENA – WWF CANARIAS	01/Agosto/2012
MINISTERIO DE FOMENTO	01/Agosto/2012
DIRECCIÓN TÉCNICA ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO	01/Agosto/2012
MINISTERIO DE DEFENSA	01/Agosto/2012
Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial GOBIERNO DE CANARIAS	02/Agosto/2012
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria	02/Agosto/2012
Servicio Insular de Planeamiento	02/Agosto/2012

25 SEP 2012

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

General del Pleno

Administración, Organismo o Entidad	Acuse de recibo
Consejería de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje CABILDO DE GRAN CANARIA	
BEN MAGEC – ECOLOGISTAS EN ACCIÓN	10/Agosto/2012
Dirección General de Ordenación del Territorio Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial GOBIERNO DE CANARIAS	13/Agosto/2012

### 1.9.7 Informes y alegaciones recibidas

Durante el periodo de información pública, participación y trámites de consulta a las administraciones públicas territoriales afectadas se presentaron las siguientes alegaciones e informes:

Administración, Organismo o Entidad	Fecha de recepción	En plazo/Fuera de plazo
Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial GOBIERNO DE CANARIAS	09/Agosto/2012	En plazo
OPERACIONES PORTUARIAS CANARIAS, S.A. (OPCSA)	16/Agosto/2012	En plazo
Consejo Insular de Aguas de Gran Canaria	26/Septiembre/2012	En plazo
Consejería de Sanidad GOBIERNO DE CANARIAS	03/Octubre/2012	Fuera de plazo
D <sup>a</sup> . M. Carmen Delgado Santana	13/septiembre/2012	En plazo
D. José Julio Araña Ramírez	13/septiembre/2012	En plazo
D. Juan Carlos García Almeida	18/septiembre/2012	En plazo
D. Felipe O. Ros Brandon	12/septiembre/2012	En plazo
Servicio Insular de Planeamiento Consejería de Gobierno de Política Territorial, Arquitectura y Paisaje CABILDO DE GRAN CANARIA	8/octubre/2012	Fuera de plazo
ENTE PÚBLICO PUERTOS DEL ESTADO	8/octubre/2012	Fuera de plazo
PUERTO CIUDAD DE LAS PALMAS, S.A.	1/ octubre/2012	En plazo
Subdirección General de Dominio Público Marítimo-Terrestre Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	16/octubre/2012	Fuera de plazo

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal de fecha  
25 SEP 2013  
La/Bi Secretaria/o  
General del Pleno

### 1.9.8 Evaluación ambiental. Memoria Ambiental

Una vez realizados los trámites de información pública y consultas del plan especial de ordenación y su correspondiente informe de sostenibilidad ambiental, el expediente completo, junto con la propuesta de Memoria Ambiental fue remitido a la Comisión de

Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, con fecha 28 de diciembre de 2012 (RE: 1302364), a los efectos de la aprobación de la Memoria Ambiental, conforme previene el artículo 27.1.c) del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

La Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión celebrada el 27 de mayo de 2013, adoptó el acuerdo de **aprobar la Memoria Ambiental** del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas, **en los mismos términos en que fue propuesta**. La Memoria Ambiental aprobada se recoge en la documentación del presente plan especial como Volumen IV.

#### 1.9.9 Informe urbanístico de la COTMAC. Ajustes realizados sobre el documento

En la misma sesión de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, celebrada el 27 de mayo, se acordó el **pronunciamiento preceptivo sobre las cuestiones sustantivas territoriales y urbanísticas**, en virtud del artículo 27.1.c) del Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias.

El pronunciamiento de la COTMAC al respecto fue la de **informar favorablemente** el Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas, **debiendo incorporar una serie de correcciones**.

A continuación se enumeran las correcciones a recogidas en el informe de la COTMAC, la consideración o no de las mismas teniendo en cuenta que el informe no es vinculante, y la forma en la que se han incluido en la redacción definitiva del documento:

**Corrección 1º.-** *Deberá corregirse la literatura de la totalidad de los documentos del Plan Especial, de forma que quede claro, que este desarrolla el Plan General de Ordenación Urbana de Las Palmas de Gran Canaria en su adaptación Plena aprobado por la COTMAC de 9 octubre de 2012.*

Se considera la realización de dichas correcciones, principalmente en los documentos e información elaborada posterior a la aprobación definitiva de la Adaptación Plena del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, y en el nombre y portada de todos los documentos que conforman el Plan Especial. De esta manera, se realizan los siguientes cambios:

- El nombre del documento pasa de denominarse "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito OAS-06" a denominarse "Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el Ámbito SG-DEL (anterior OAS-06).
- Los textos del Volumen II "Documento de Ordenación" se adaptan completamente como desarrollo del contenido y determinaciones del nuevo PGO, se adapta la normativa y la memoria de ordenación al nuevo esquema de usos pormenorizados permitidos.

**Corrección 2º.-** Se deberá distinguir y adscribir a la categoría que correspondan las dotaciones (siempre públicas) y los equipamientos (públicas o privadas).

No se considera dicha corrección, no se entiende dicha diferenciación en la ordenación urbanística de un ámbito terrestre que es, en su totalidad, dominio público marítimo-terrestre (portuario), y que seguirá siéndolo, y que como tal es inalienable, imprescriptible e inembargable. Carece de sentido dicha distinción.

**Corrección 3º.-** Se corregirá el artículo 34 Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional excluyendo, en la subárea B, los cómputos de ocupación de los espacios ocupados por los viales principales. De tal manera, se mantiene la ocupación del 50% pero tal ocupación se refiere aplicada exclusivamente sobre la superficie de la sub-área susceptible de ser ocupada por la edificación, o sea, una vez excluida la superficie ocupada por el trazado del viario principal..

Se acepta y se corrige el Art. 34 Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional excluyendo, en la sub-área B, de los cómputos de ocupación los espacios ocupados por viales principales. De tal manera, se mantiene la ocupación del 50 % pero se refiere exclusivamente al espacio que pueda estar ocupado por edificación.

**Corrección 4º.-** Se deberá de concretar más la localización la edificación dentro del área AN3-TO a fin de hacer efectiva la evaluación ambiental. Y de acuerdo con el propio objetivo del Plan especial de forma que las volumetrías propuestas se distribuyan de forma que su implantación afecte lo menos posible sobre el paisaje y en ese sentido.

Se acepta y se incluye en el Art. 35 Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas unas condiciones de volumen y forma para las edificaciones de hasta 50 metros de altura, en los mismos términos que los descritos en el informe de la COTMAC.

**Corrección 5º.-** Se deberá realizar un estudio sobre la circulación peatonal en el interior del ámbito del Plan Especial y prever su conexión con distintos puntos de la ciudad debiéndose arbitrar medidas para el cruce peatonal que conecta el Centro Comercial con la ciudad y el arranque de la Avenida de los Consignatarios y prever una conexión peatonal a la altura del Mercado del Puerto.

No se considera dicha corrección, no se entiende oportuno incorporar el detalle de las conexiones peatonales en la ordenación urbanística del ámbito, ya que un detalle sobre los mismos puede tener afecciones en el entorno inmediato, externos al sistema general portuario, o bien afectar a competencias sectoriales como las de carreteras. El presente plan ya introduce unas herramientas, medios y determinaciones mínimas para su posterior ejecución a través de los correspondientes proyectos constructivos, en colaboración interadministrativa entre las distintas Administraciones públicas afectadas.

**Corrección 6º.-** Se deberá incorporar un nuevo espacio libre de edificación al norte del acceso por Santa Catalina con el objeto de reforzar la accesibilidad peatonal y la



conectividad de la Zona de Servicio con el espacio libre existente en las inmediaciones de las Calles Luis Morote y Alfredo L. Jones.

Se acepta dicha corrección, se incluye en el plano de Ordenación nº2 "Red viaria y equipamientos" (O.02), incorporando un nuevo terreno de espacio libre de edificación al norte del acceso por Santa Catalina para reforzar la accesibilidad peatonal y la conectividad de la Zona de Servicio con el espacio libre existente en las inmediaciones de las Calles Luis Morote y Alfredo L. Jones.

**Corrección 7º.-** Los Equipamientos, Dotaciones y Espacios Libres, deberán quedar fijados en la ordenación aunque en su ejecución se admita un porcentaje de variación respecto de su localización, asegurando así las áreas de esparcimiento y permeabilidad visual.

Se acepta parcialmente dicha corrección, en el Plano de Ordenación nº2 "Red viaria y equipamientos" (O.02) se han distinguido entre equipamientos y espacios libres públicos fijos o de referencia. Se añade un Artículo a la Normativa del Plan Especial (Artículo 38) específico de equipamientos, que establezca claramente los criterios a seguir respecto la movilidad de los espacios libres y los equipamientos del ámbito representados en el plano de ordenación O.02, sus condiciones de edificación, de desarrollo, de usos, etc...

En los apartados 2.1.3. y 2.3.1. de la Memoria de Ordenación se introducen los cambios oportunos para que la redacción sea coherente con la Normativa.

**Corrección 8º.-** Deberá establecerse de forma vinculante el trazado de los viales principales a fin de cumplir con los requisitos establecidos para la ordenación pormenorizada por el artículo 52 Reglamento de Planeamiento Urbanístico Decreto 2.159/1978, de 23 de junio que en su ejecución podrán tener una variación de un 20% respecto de los viarios principales.

Se acepta dicha corrección, se modifica el texto del Artículo 37 "Normas particulares de la Red de Conexiones Terrestres" de la Normativa del Plan Especial, incluyendo los cambios al respecto, pasando el trazado de los viales principales a tener carácter vinculante, y pudiendo modificarse su ejecución un 20% respecto lo establecido en el Plano de Ordenación nº2 "Red viaria y equipamientos" (O.02).

En los apartados 2.1.3. y 2.3.1. de la Memoria de Ordenación se introducen los cambios oportunos para que la redacción sea coherente con la Normativa.

**Corrección 9º.-** Se reflejará expresamente que en cuanto no se apruebe la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en tramitación, aquellos casos en que la normativa del Plan sea manifiestamente incompatible con el Plan de Utilización de Espacios Portuarios (vigente en la actualidad) la normativa del documento queda condicionada en cuanto a su eficacia y entrada en vigor.

Se acepta dicha corrección, en el artículo 6 de la Normativa del Plan Especial: "no podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización

de los Espacios Portuarios (o en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) y en el Plan Especial para la correspondiente parcela”.

En ese mismo artículo se incluye la apreciación para aquellos casos en que la normativa del Plan sea manifiestamente incompatible con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios vigente en la actualidad, o la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en tramitación.

**Corrección 10º.-** Se deberá incluir en el estudio económico financiero del Plan Especial, las medidas ambientales establecidas en la memoria ambiental e informe de de sostenibilidad ambiental.

Se acepta dicha corrección, en el Estudio Económico-Financiero incluida en el Volumen II “Documento de Ordenación” del Plan Especial, se incluye el Coste de las Medidas Correctoras descritas en la Memoria Ambiental y en el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

#### 1.9.10 Otros ajustes realizados sobre el documento

Además de las correcciones y modificaciones que han sido adoptados en el documento a partir del informe de la COTMAC, se ha realizado una serie de ajustes en diversas partes del documento:

- A todos los documentos que conforman el Plan Especial se le ha modificado la fecha en el pie de firma, de forma que aparezca la de la última edición.
- En el Plano de Ordenación nº2 “Red viaria y equipamientos” (O.02), se ha incorporando la superficie del ámbito actualmente ocupado por el fast-park como equipamiento/espacio libre público fijo.
- Los textos de la Memoria de Ordenación y Normativa se ajustarán a la nueva descripción de los equipamientos y espacios libres de referencia/fijos.
- Se incluye en la Memoria de Ordenación una descripción de los objetivos y condicionantes que se han tenido en cuenta a la hora de ordenar los terrenos colindantes con la GC-1, repasando históricamente su desarrollo y estableciendo las bases para una cooperación institucional entre los organismos que gestionan los diferentes dominios públicos.
- En el Plano de Ordenación O.03 “Ordenación de Áreas Normativas” se establece una zona de exclusión de nuevas edificaciones (únicamente para aquellas con destino principal a usos distintos de los portuarios) constituida por la franja comprendida por la franja comprendida entre el deslinde del dominio público portuario vigente (coincidente con el muro de separación del puerto con la autovía) y una línea paralela a la anterior a 30 metros aproximadamente.
- En la parte de Normativa, dentro del Artículo 34 “Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional”, se introducen una serie de cambios en la redacción y se incorporan unas condiciones y determinaciones especiales para la zona de exclusión mencionada.

## 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, el procedimiento de evaluación ambiental del plan será aquel que permita integración de los aspectos ambientales en el propio Plan Especial de Ordenación.

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.

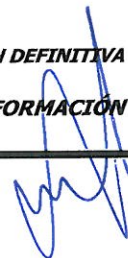
Esta circunstancia se corrobora en el artículo 3.1.a) de la misma Ley 9/2006 que establece que *"serán objeto de evaluación ambiental (...) los planes y programas, así como sus modificaciones, que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente (...) que se elaboren o aprueben por una Administración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



## 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

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
General del Distrito  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

La anchura media de la zona de servicio portuaria<sup>1</sup> 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 agua<sup>2</sup>. 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 perimetrales al que sólo se puede acceder desde los puntos de control ya mencionados.

25 SEP 2013  
La/El Secretaria/o  
General del Pleno

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

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

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

<b>Configuración y morfología:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Áreas un uso mixto urbano-portuario.</li><li>▪ 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.</li></ul>
<b>Longitud y tipología de costa:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ 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.</li></ul>
<b>Puntos de control y recintos de acceso controlado:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El espacio portuario, a excepción de la zona del Muelle de Santa Catalina, está delimitado por valla perimetral.</li><li>▪ Un control situado en el ámbito de estudio en la Avda. de Los Consignatarios bien localizado.</li><li>▪ El resto de los distintos espacios comprendidos en este ámbito de estudio es de libre acceso.</li></ul>

## 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

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

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 Martínón 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 Claverie, una glorieta que distribuye el tráfico a las vías principales internas del puerto. Por el lado oeste da acceso a la Avenida de los Consignatarios que enlaza en su recorrido por el puerto interior con el área de Santa Catalina (Plaza Camilo Martínón Navarro) y por el lado este con la calle Miguel Curbelo Espino que enlaza, a su vez, con la Avenida de las Petrolíferas a través de la Plaza de Mr. Jolly. Igualmente la Plaza Juan Bordes Claverie 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. Claverie, 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.

25 SEP 2013

La El Secretario/a



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 Martinón 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 Martinón 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 Martinón 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 la forman un tramo corto de vial de 60 metros de longitud, en el que se sitúa el control portuario, y una rotonda de conexión con la Avenida de Los Consignatarios, Calle Miguel Curbelo Espino y el acceso al Muelle Grande. Esta rotonda posee un diámetro total de 85 metros, incluyendo las aceras y bandas ajardinadas perimetrales y cuenta con dos carriles.

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

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.	
<b>Localización</b>	Entre las plazas de Juan Bordes Claverie y de Camilo Martínón Navarro.
<b>Longitud (m)</b>	700 (tramo perteneciente al Plan Especial)
<b>Nº de carriles</b>	2 + 2 Una calzada
<b>Anchura (m)</b>	20,50 -
<b>Estacionamiento</b>	En batería Borde norte En fila Borde sur
<b>Aceras (m)</b>	Entre 2,0 y 3,0 Acera exterior arbolada
<b>Características</b>	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.
<b>Observaciones</b>	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 sólo 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

Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013  
El Secretario/o  
General del Pleno

línea perpendicular a partir del cantil y sus dimensiones varían según las dimensiones 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 <sup>2</sup>	Longitud (m)	Catado (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 Norte	31.700	199	7,00	6	Complementario - Terciario Comercial - Pasajeros y RO - RO	Carga General Comercial Pasajeros (Cruceros) 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  
25 SEP 2013



La/El Secretario/a

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

La ocupación media anual es la siguiente:

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

▲ Fuente: elaboración propia.

### 2.2.2 Tráfico terrestre

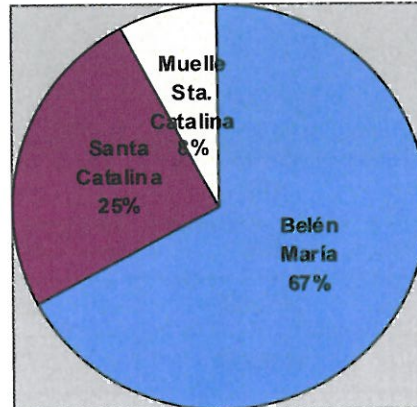
El acceso de la Plaza Belén María es el que aglutina el mayor porcentaje del tráfico terrestre que tiene su origen o destino en el puerto, un 67 % del total de entradas y salidas de vehículos. La casi totalidad de los vehículos comerciales pesados eligen Belén María como punto de acceso al recinto portuario 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 Martínón Navarro, principalmente compuesto por vehículos ligeros ligados a las oficinas o almacenes que se ubican en sus proximidades, y el 8 % restante ligado al Muelle de Santa Catalina y a la Terminal Marítima.

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



La/El Secretario/a  
General del Pleno

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

Excmo. Aprobado por el Pleno Municipal

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

La/El Secretario/a  
Gerente del Pleno



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.

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

Como puede verse, los accesos a pie o en bicicleta son muy escasos y no representan en la actualidad porcentajes significativos, aunque si las motocicletas. La propia configuración del acceso, distanciado y con pocos atractivos que inciten al peatón o al ciclista a atravesarlo (fuerte presencia del vehículo a motor, efecto barrera derivado de la anchura de los viales, etc.), como las largas distancias que separan las diferentes áreas del puerto 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

cmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

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

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 %.

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 m<sup>2</sup> 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.

### 2.2.5 Transporte público

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

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



La/Bi Secretaría/o  
General del Pleno

30	Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas									
	Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)									
	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	SUNDAY	DOMINGO	VIAJES	
Lunes a viernes / From monday to friday / Von Montag bis Freitag	minutos									
	Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas									
	Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)									
	Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas									
	Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)									
	Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas									
	Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)									
	Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas									
	Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)									
	Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas									
Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)										
Sábados y festivos / Saturday and bank holidays / Samstag und Feiertag	minutos									
Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas										
Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)										
Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas										
Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)										
Las Palmas de G.C. (Santa Catalina) - Faro de Maspalomas										
Faro de Maspalomas - Las Palmas de G.C. (Santa Catalina)										

▲ 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 tráficos portuarios. Para dar servicio a esta importante demanda el puerto cuenta con tres enclaves en los que se efectúan las entradas y salidas de este tipo de embarcaciones (Santa Catalina, muelle del Sanapu y 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.

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de G.C.  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013

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 Martínón Navarro, y el extremo sur de la prolongación del Dique Reina Sofía, recorriendo el eje viario principal en su totalidad y el mencionado dique Reina Sofía, estableciendo paradas cada 500 metros localizadas junto a muelles o nodos de actividad del puerto.

### 2.2.6 Síntesis y conclusiones

Red viaria y accesos:	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ El ámbito cuenta con una buena accesibilidad urbana y territorial.</li><li>▪ La ausencia de otras alternativas al transporte de mercancías por carretera, causa una dependencia total de la Autovía Marítima.</li><li>▪ Congestión de los accesos de Belén María y de Plaza Camilo Martínón Navarro, provocados por escasa capacidad, concentración y volumen de tráfico existente.</li></ul>
Viarío local y accesos a muelles:	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Clara articulación viaria interior del puerto poca claridad en los accesos a algunos muelles.</li></ul>
Muelles:	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Santa Catalina: vía central.</li><li>▪ Sanapú y Wilson: explanadas abiertas con carencias de limitaciones.</li></ul>
Tráfico:	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Necesidad de segregar el tráfico y construir nuevas vías que den solución a los problemas planteados y que causen el menor impacto posible.</li></ul>
Estacionamiento:	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Necesidad de aumentar y regular de manera más adecuada y eficaz las plazas de estacionamiento.</li><li>▪ Existencia de áreas en las que se producen estacionamientos no ordenados.</li><li>▪ Escasez de aparcamientos formalizados en algunas áreas.</li></ul>
Accesibilidad y recorridos peatonales:	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Discontinuidad y falta de tratamiento adecuado para el acceso y recorridos por el puerto.</li></ul>

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado por el Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Transporte público:

- 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 m<sup>2</sup> aproximadamente en planta cada una y se encuentran actualmente unificadas por las concesiones destinadas a la logística que existen en ellas.

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.
- 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 de Las Palmas de Gran Canaria  
Aprobación de la Ordenanza  
Pleno Municipal sesión de fecha


25 SEP 2013

SECRETARÍA

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE INFORMACIÓN 56

<b>1.- Grúa Titán.</b>			
<b>Localización</b>	Muelle de Santa Catalina.		
<b>Uso</b>	Monumento.		
<b>Estado general</b>	Bueno		
<b>Estado</b>	<b>Estructura</b>	Bueno.	
	<b>Paramentos y revestimientos</b>	Regular.	
	<b>Cubierta</b>	-	
<b>Características singulares.</b>	<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 &amp; 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>		
<b>Observaciones</b>	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo.		
<b>Recomendaciones</b>	Reforzar el carácter iconográfico.		

▲ Fuente: elaboración propia.

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



La/Bi Secretaría/o  
General del Pleno

<b>2.- Intercambiador Modal de Santa Catalina y Plaza de Canarias.</b>			
<b>Localización</b>	Muelle de Santa Catalina		
<b>Uso</b>	Transporte		
<b>Estado general</b>	Bueno		
<b>Estado</b>	<b>Estructura</b>	Bueno	
	<b>Paramentos y revestimientos</b>	Bueno	
	<b>Cubierta</b>	Bueno	
<b>Características singulares</b>	Edificio de 3 plantas bajo rasante, representativo e iconográfico gracias a su cubierta de lona tensada.		
<b>Observaciones</b>	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.		
<b>Recomendaciones</b>	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



1.º Teniente Secretario/a  
General del Pleno

*[Handwritten signature in blue ink]*

<b>3.- Marquesina.</b>			
<b>Localización</b>	Muelle de Santa Catalina.		
<b>Uso</b>	Monumento.		
<b>Estado general</b>	Bueno		
<b>Estado</b>	<b>Estructura</b>	Bueno.	
	<b>Paramentos y revestimientos</b>	Bueno.	
	<b>Cubierta</b>	Bueno.	
<b>Características singulares.</b>	<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>		
<b>Observaciones</b>	Se encuentra en sin uso.		
<b>Recomendaciones</b>	<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 Secretaria/o  
General del Pleno



<b>4.- Terminal de Cruceros.</b>		
<b>Localización</b>	Muelle de Santa Catalina	
<b>Uso</b>	Pasajeros	
<b>Estado general</b>	Bueno	
<b>Estado</b>	<b>Estructura</b>	Bueno
	<b>Paramentos y revestimientos</b>	Bueno
	<b>Cubierta</b>	Bueno
<b>Características singulares</b>	<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>	
<b>Observaciones</b>	<p>Se encuentra en uso.</p> <p>Pequeño para dar respuesta a las demandas de cruceros.</p>	
<b>Recomendaciones</b>	<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/Bt 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	<p>Reforzar el carácter iconográfico.</p> <p>Tratamiento de fachadas noreste y noroeste.</p>	



▲ Fuente: elaboración propia.

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



La/El Secretario/a  
General del Pleno

*[Handwritten signature]*

<b>6.- Edificio de la Fundación Puertos de Las Palmas.</b>			
<b>Localización</b>	Muelle Wilson		
<b>Uso</b>	Sin uso		
<b>Estado general</b>	Bueno		
<b>Estado</b>	<b>Estructura</b>	Bueno	
	<b>Paramentos y revestimientos</b>	Bueno	
	<b>Cubierta</b>	Bueno	
<b>Características singulares</b>	<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>		
<b>Observaciones</b>	<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>		
<b>Recomendaciones</b>	<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



La/El Secretario/a  
General del Pleno

*[Handwritten signature in blue ink]*

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE INFORMACIÓN 62

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 <sup>2</sup> (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 Secretaria/o  
General del Pleno

*[Handwritten signature]*

8.- Centro Logístico de Cruz Roja Internacional.		
Localización	Muelle del Sanapú	
Uso	Logístico-Almacén	
Estado general	Bueno	
Estado	Estructura	Bueno
	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/S Secretar/a/s  
General del Pleno



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE INFORMACIÓN 64

8.- Centro Logístico de PMA.		
Localización	Muelle del Sanapú	
Uso	Logístico-Almacén	
Estado general	En construcción	
Estado	Estructura	Bueno
	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"> <li>▪ Salvar y proteger vidas durante las emergencias.</li> <li>▪ Prevenir el hambre e invertir en la preparación para los desastres y las medidas de mitigación,</li> <li>▪ Restaurar y reconstruir vidas y medios de subsistencia después de un conflicto, desastres o situaciones de transición,</li> <li>▪ Reducir el hambre y la desnutrición crónica,</li> <li>▪ Fortalecer las capacidades de los países para reducir el hambre, incluso a través de estrategias para la transferencia de operaciones y compras locales.</li> </ul> <p>El conjunto consta de 3 naves rehabilitadas y unidas de planta rectangular destinadas a almacén y superficie construida en planta de 1442,04m<sup>2</sup> a la que se le adosa un volumen rectangular de oficinas de superficie construida de 155,67 m<sup>2</sup> 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 4543,25m<sup>2</sup>.</p>	
Observaciones	Se encuentra en construcción.	
Recomendaciones	Reforzar los transportes intermodales.	



▲ Fuente: elaboración propia

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

*[Handwritten signature]*  
LA/El Secretario/a  
General del Pleno

### 2.3.4 Síntesis y conclusiones

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

## 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  
La AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
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

<b>Superficies en concesión:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>Las áreas con mayor porcentaje de superficie en concesión, se localizan en Muelle de Wilson al considerar el CC el Muelle.</li><li>En las zonas del Muelle de Wilson no parece factible la posibilidad de caducidad o traslado.</li><li>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.</li></ul>
<b>Superficies en autorización:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>En general son de pequeña superficie y no presentan dificultad alguna de rescate por la Autoridad Portuaria debido a sus cortos plazos temporales (de entre 1 y 3 años).</li></ul>



## 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.

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria  
Aprobado en el Pleno Municipal sesión de 25 de Septiembre de 2013

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

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/Dl. Secretaria/o  
General del Pleno

<b>PUERTO DE LAS PALMAS</b>	
<b>Espacios Naturales Protegidos</b>	La Isleta.
<b>Municipio</b>	Las Palmas de Gran Canaria.
<b>Categoría</b>	Paisaje protegido.
<b>Código</b>	C-22.
<b>Superficie</b>	455,94 Ha.
<b>Perímetro</b>	15,60 Km
<b>Leyes de referencia</b>	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 malpais.	

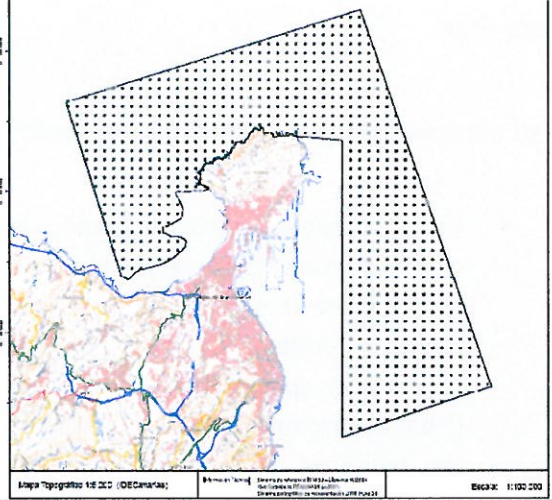
▲ Ficha del espacio natural protegido "Paisaje Protegido de La Isleta", incluido en la red natura 2000.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/EI Secretario/a  
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

<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> <p>- Hábitats de especies:</p> <p>1224 * Caretta caretta</p> <p>1349 Tursiops truncatus</p> <p>1349 Tursiops truncatus</p>	 <p>Mapa Topográfico 1:5 000 (DECANAL)</p> <p>Escala: 1:100 000</p>

▲ 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 basaníticas.

El ámbito territorial de todo el Plan Especial se desarrolla sobre terrenos que progresivamente se han ido ganando al mar a levante del Istmo de Guanarteme, creado

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

*[Firma manuscrita]*

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

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

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



La/EI Secretario/a  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

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 portuaria<sup>4</sup> 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

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

*[Handwritten signature]*

La tipología de la costa indica como se produce el contacto del límite portuario con la lámina de agua<sup>5</sup>. 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.

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.

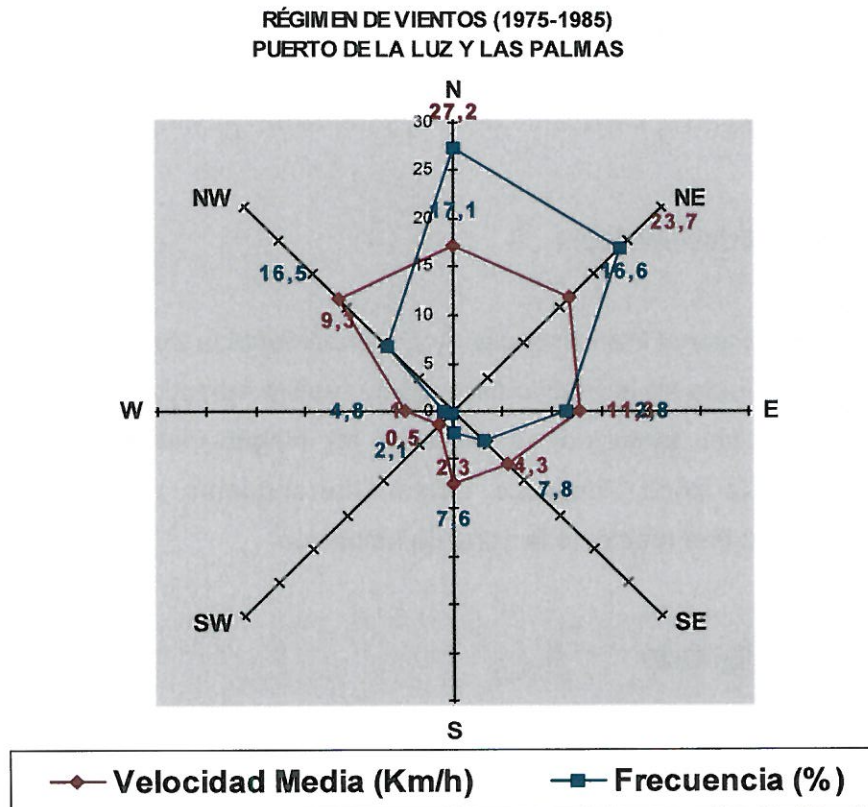
La Corriente de Canarias, que llega desde la Península Ibérica y que deriva de la Corriente del Golfo, proporciona un régimen general de corrientes de dirección suroeste y sureste de velocidad variable (alcanzando a veces más de 1 nudo) y de dirección sursuroeste y una velocidad media de 0,15 nudos en 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,

<sup>5</sup> Para este análisis se ha tomado la longitud completa de la línea perimetral de la cartografía digitalizada que separa la superficie terrestre de la lámina de agua.

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, los temporales llegan a la entrada del puerto con valores moderados.



▲ 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

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



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

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

25 SEP 2013

La/SI...  
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
General del Pleno  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

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 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 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 (tráfico 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.

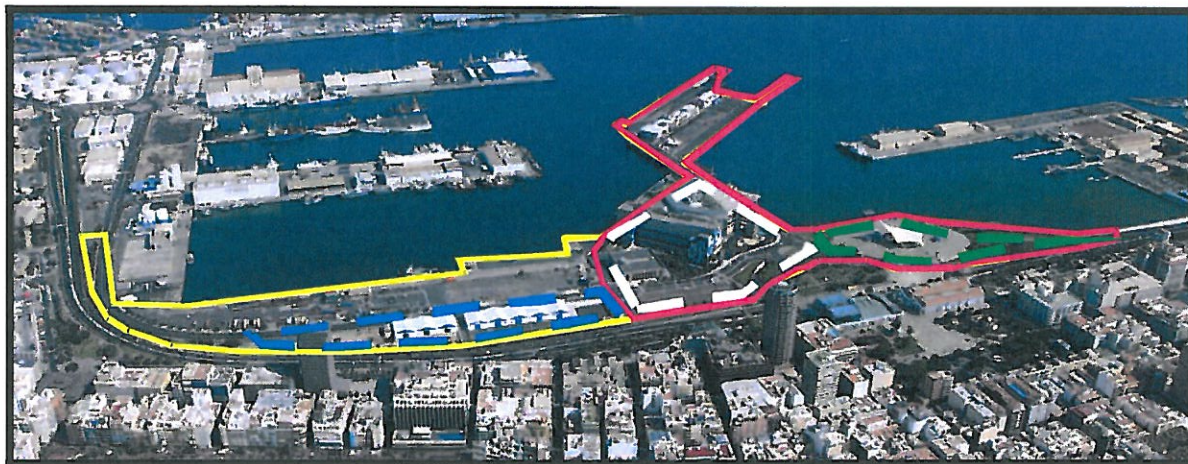
Excmo. Ayu  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



SUBDIRECCIÓN / ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
General del Pleno  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

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:



▲ 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.

- **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)

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a  
General del pleno



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 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

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


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

Luz/La Secretaria/o  
General del Pleno  
SUBDIRECCIÓN Y AREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

	<b>Cubierta</b>	-	
<b>Características singulares.</b>	<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 &amp; 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>		
<b>Observaciones</b>	Se encuentra en uso y perfectamente adaptado al mismo.		
<b>Recomendaciones</b>	Reforzar el carácter iconográfico.		

▲ Fuente: elaboración propia.

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

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

La/El Secretaria/o  
General del Pleno

MEMORIA DE INFORMACIÓN 83



<b>Características singulares.</b>	<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>
<b>Observaciones</b>	Se encuentra en sin uso.
<b>Recomendaciones</b>	<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.

### 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 Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
General del Pleno  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

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.

25 SEP 2013  


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.

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

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

### 3 TRÁFICO PORTUARIO

#### 3.1 Cifras del Tráfico Portuario

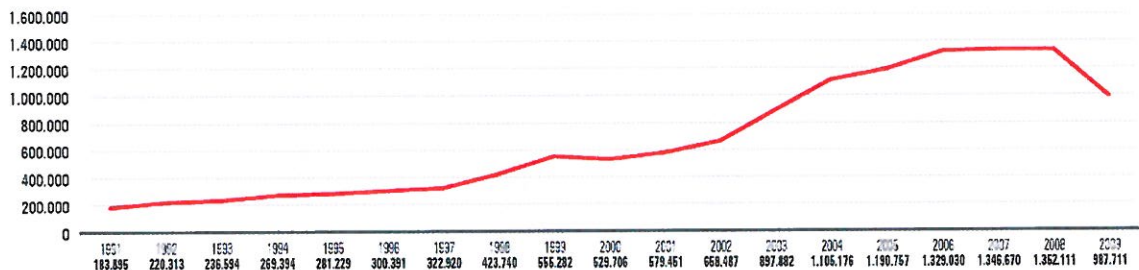
En 2.009 el complejo de puertos dependientes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (Las Palmas, Salinetas , Arinaga, Puerto de Arrecife y Puerto del Rosario) recibió 8.797 escalas de buques mercantes y 1.007 de buques pesqueros, resultando en un movimientos de 19,4 millones de toneladas de mercaderías 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.E.U.)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

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

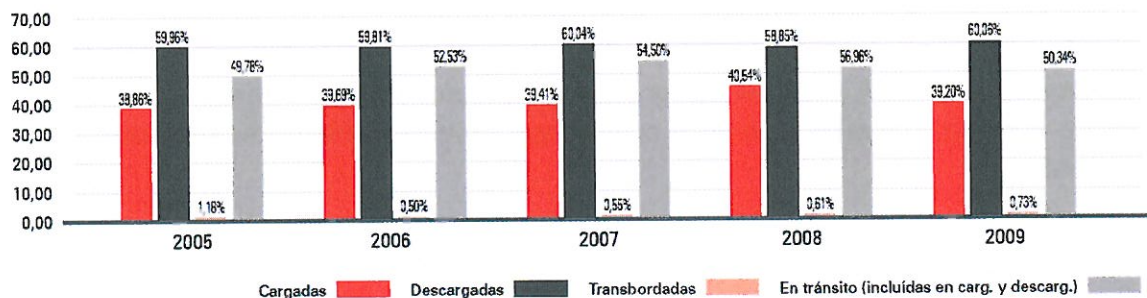
Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

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)

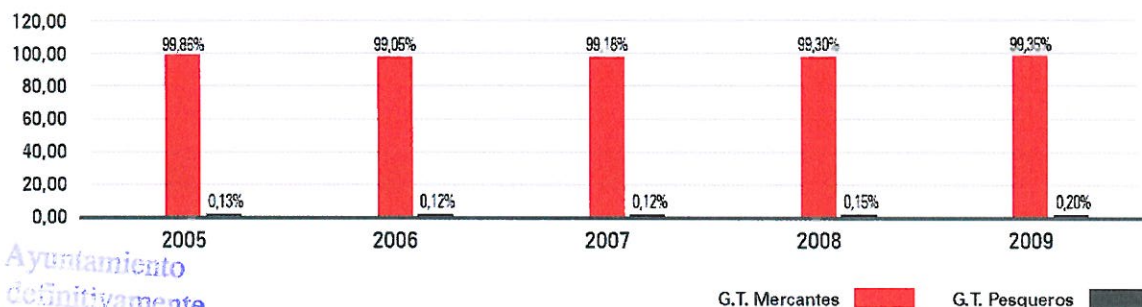


▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

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.)

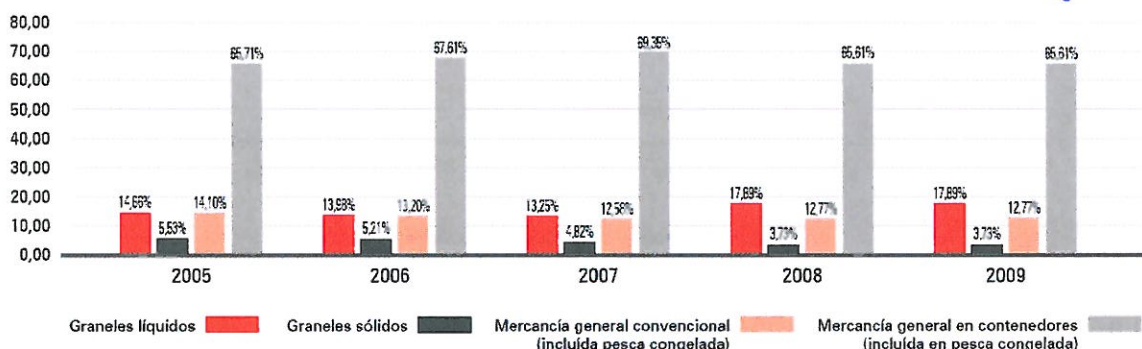


▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

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

En general se han mantenido los repartos de porcentajes de tipo de mercancías respecto al 2.005 observando un ligero incremento en los graneles líquidos.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% TIPO MERCANCÍAS)



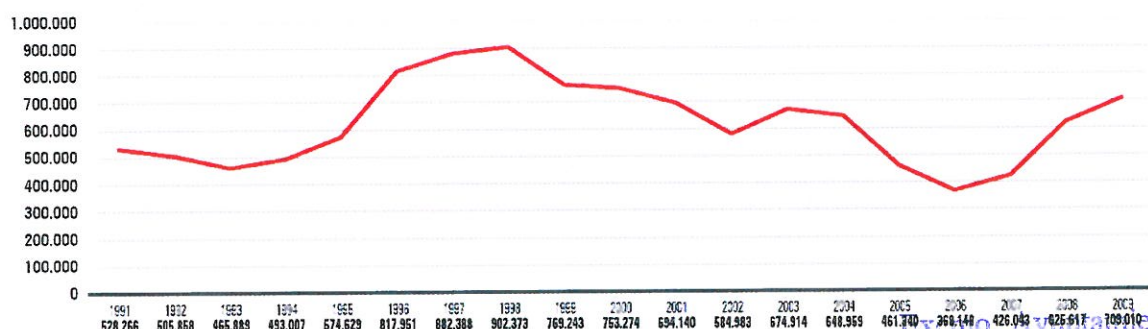
▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

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. (TRÁFICO DE PASAJE, NO CRUCERO)

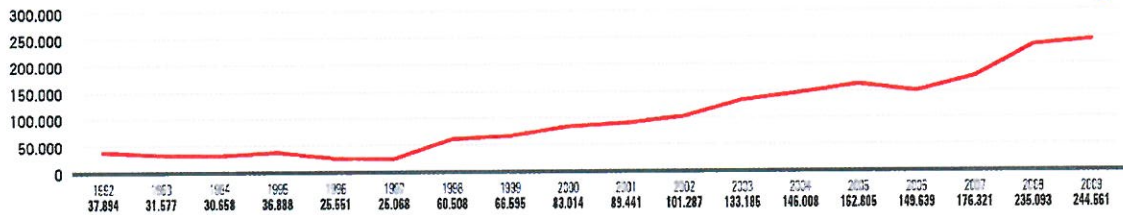


Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/Srta. Secretaria/o  
General del Pleno

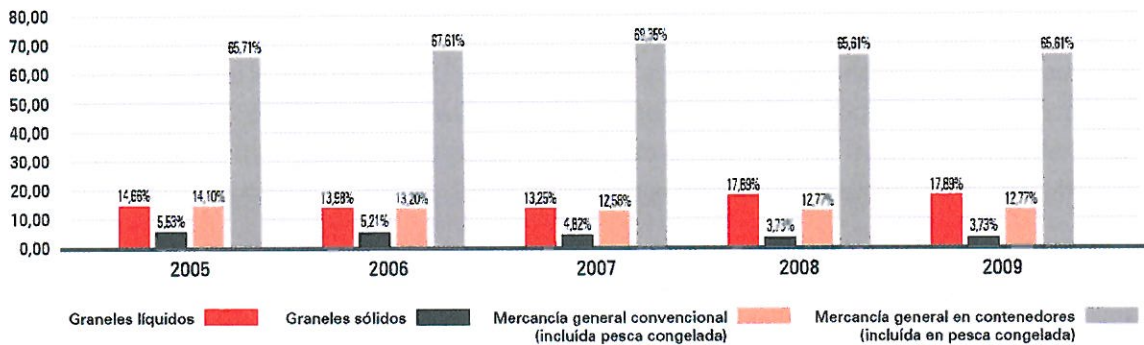
PUERTO DE LAS PALMAS. (TRÁFICO DE PASAJE. CRUCERO)



▲ 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 MERCANCIAS)



▲ 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	MERCANCIAS CARGADAS	MERCANCIAS DESCARGADAS	MERCANCIAS TRANSBORDADAS	TOTAL MOVIMIENTO	MERCANCIAS EN TRÁNSITO (incluidas en cargadas y descargadas)
PUERTO DE LAS PALMAS	6.274.173	9.613.186	117.532	16.004.891	8.056.697
PUERTO DE SALINETAS	17.478	970.508		987.986	
PUERTO DE ARRECIFE	176.895	1.054.934		1.231.829	803
PUERTO DEL ROSARIO	95.975	735.022		830.997	2.505
<b>TOTAL</b>	<b>6.564.521</b>	<b>12.373.650</b>	<b>117.532</b>	<b>19.055.703</b>	<b>8.060.005</b>

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Caral Secretario/a  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

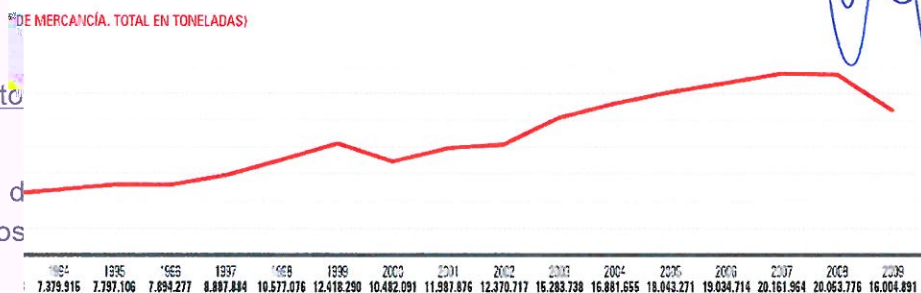
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE INFORMACIÓN 90

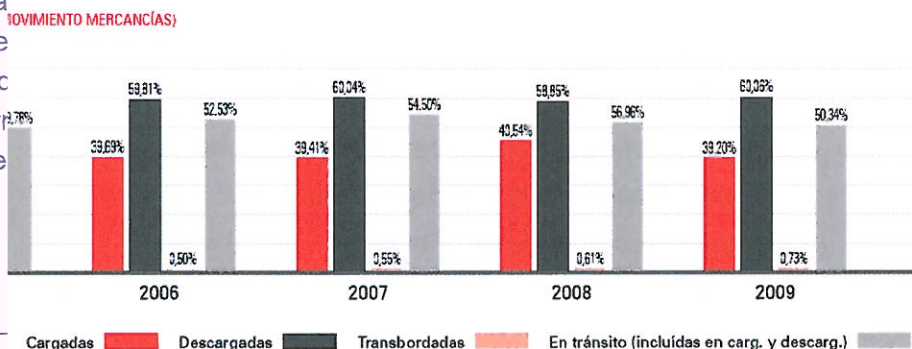
### 3.2 Estru

#### 3.2.1 Auto

Las islas d  
compuestos



En particula  
Marítima de  
transporte c  
más moder  
el buque de



6 Se ha selecc  
Las Palmas (Al  
SUBDIRECCIÓN Y

▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

AUTORIDAD POR

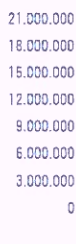
de 2.010 se aprecia un importante repunte. Desde la mitad de este Total se incrementa más de un 7%, entre los que destaca el tráfico de crece más de un 15% y el de pasajeros (13%).

### de los tráficos<sup>6</sup>

Plan Especial de  
Puerto de Las F  
(anterior OAS-U

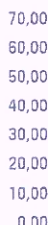
El puerto de Las Palmas y el de Santa Cruz de Tenerife están interconectadas por servicios de pasajeros por buques de transbordo rodado (ro-pax) como por ferris rápidos.

PUERTO DE LAS F



establecido una red de conexiones diarias conocida como la Autopista de las islas, para satisfacer la demanda de suministros logísticos y transporte y una de las islas. Esta tarea es llevada a cabo por la flota de ro-pax de Europa, con ocho embarcaciones de reciente construcción que incluyen la dimensión de su clase de toda España.

PUERTO DE LAS



Este grupo de puertos nacionales con la finalidad de realizar análisis comparativos con el Puerto de Las Palmas, Alcañices, Barcelona, Bilbao, Málaga, Santa Cruz de Tenerife y Valencia).

ORDENACIÓN PORTUARIA

DE LAS PALMAS

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



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 m<sup>2</sup>.
- En el Muelle de Sanapú (en régimen de concesión al armador Naviera Armas): Edificio terminal de un nivel con una superficie total de 232m<sup>2</sup>.

### 3.2.2 Actividades Portuarias y Turísticas

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

### 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.

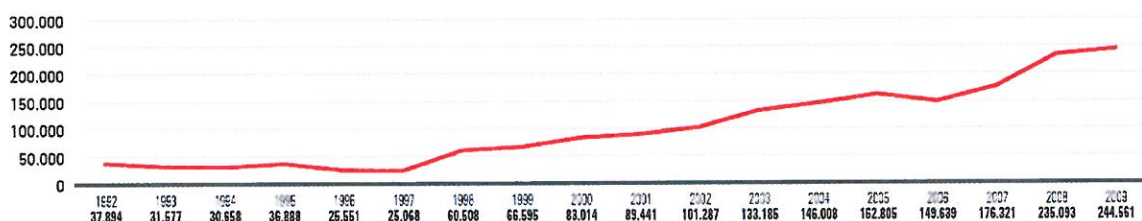
Desde 1994, las actividades relativas a los cruceros en Las Palmas se han desarrollado sobre la base de un programa de cooperación que conecta entre sí a todos los puertos de Islas Canarias y del archipiélago portugués de Madeira. De común acuerdo, han establecido una asociación conjunta de comercialización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

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal Sesión de fecha

25 SEP 2013

- 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 (1.410m<sup>2</sup>), 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/El Secretario/a  
Subdirección y Área de Ordenación Portuaria  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

### 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

#### Estructura de los tráficos:

- 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

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

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



La/El Secretario/a  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## 4 CONDICIONES DE CONTORNO

### 4.1 El marco legal de planeamiento

La zona de servicio del puerto está sujeta a tres niveles distintos de planificación urbanística: el nivel supra-municipal, el planeamiento municipal (planes generales) y el planeamiento específico de la zona de servicio, a través de figuras de desarrollo, como los planes especiales y delimitación de espacios y usos portuarios.

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

A nivel supra-municipal:

- Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (Vigente, diciembre de 2003).
- Planes Territoriales Ordenación (Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, Aprobación definitiva de 16 de junio de 2010).

A nivel municipal:

- Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, Aprobación definitiva de 9 de Marzo de 2005 (vigente). Actualmente en tramitación la Adaptación a las Directrices, con aprobación provisional en marzo de 2011.

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

- Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas;
- Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas;
- Plan de Empresa del Puerto de Las Palmas;
- Plan de Utilización del Puerto de Las Palmas (incluye Salinetas y Arinaga) (OM de 1 de agosto de 2001) (vigente);
- Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (2010), actualmente en tramitación.
- Plan especial de la Zona de Servicio de Las Palmas (OAS-04/OAS-05) (30 de Marzo de 2007).

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Secretario  
General del Pleno

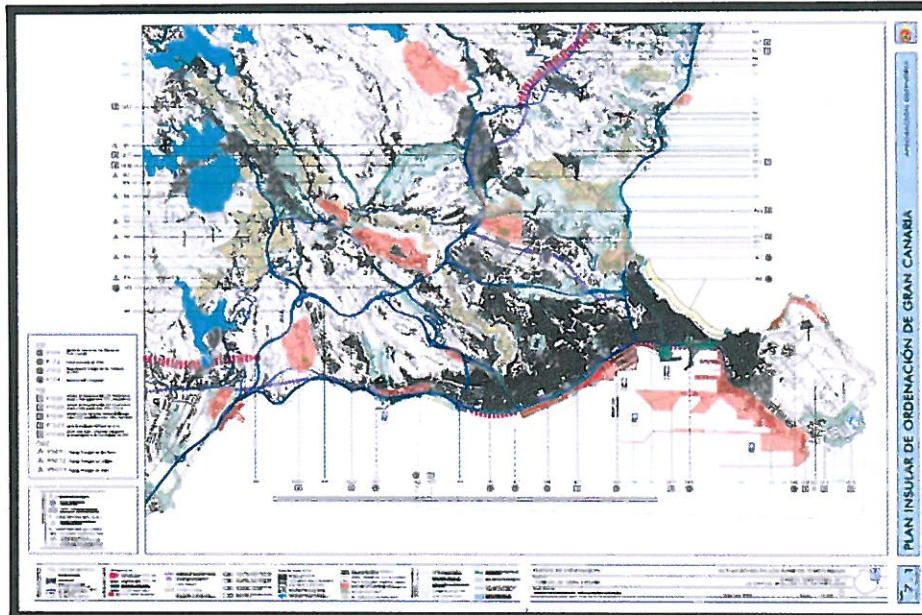
#### 4.1.1 El planeamiento supramunicipal

##### 4.1.1.1 Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

El artículo 18 del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias establece que el Plan Insular de Ordenación:

- Establece normas o criterios de coordinación administrativa de ámbito insular en los sectores de actividad económica y social de relevancia territorial, fijando criterios para la sectorización de los suelos urbanizables turísticos. Así mismo podrán definir las áreas de gestión integrada que abarquen a uno o varios espacios protegidos, a que se refiere el artículo 140 del presente texto refundido.
- Define el modelo de ordenación territorial que se propugna para la isla y hacia cuya consecución deberán dirigirse coordinadamente las actuaciones públicas y privadas.

En particular, la delimitación del área de servicio portuaria afectada por el presente plan se encuentra dentro del ámbito territorial determinado en el plano 7.1 del PIO GC y que se define como Ámbito territorial nº1: La Capital insular y el Guinguada.

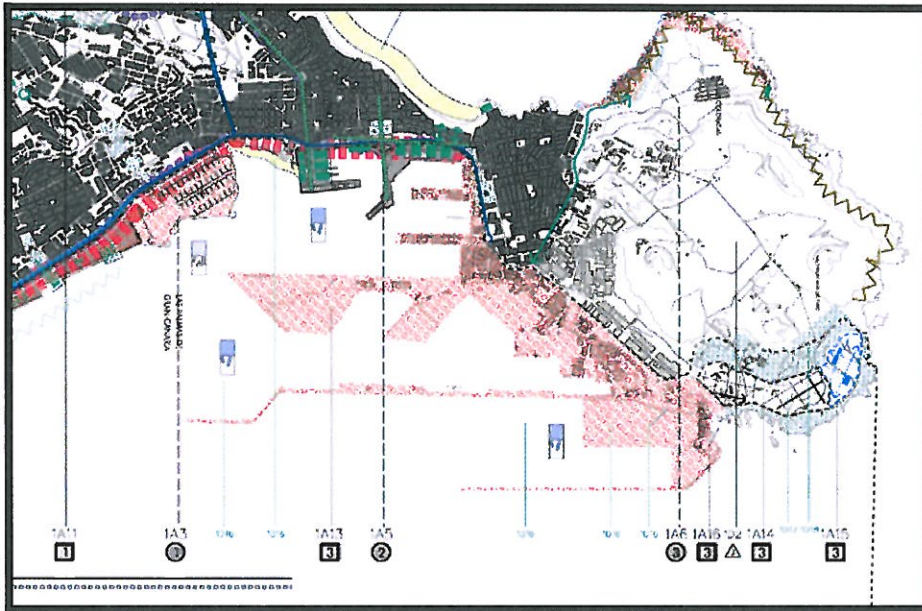


▲ Plano 7.1. Ámbito Territorial nº1: La Capital insular y el Guinguada del PIO GC vigente.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Leibel Siverio  
General del Pleno



▲ Ampliación del Plano 7.1. Ámbito Territorial nº1: La Capital insular y el Guinguada del PIO GC vigente.

Las acciones estructurantes para esta área se desarrollan en el presente PIO mediante el Plan Territorial PTP-2 denominado "PTP2 FRENTE PORTUARIO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA".

▪ Objetivos y Criterios Estratégicos para el Plan Territorial:

Más allá de la ocasión que se manifiesta en este lugar para resolver un problema de fricción entre espacios y actividades, y transformar el conflicto en una oportunidad para obtener un alto rendimiento social y económico, la operación adquiere pleno sentido en la estrategia territorial definida por este Plan: su contribución es decisiva para el logro del objetivo de interés insular de recuperar el valor y la imagen internacional de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como capital mercantil del Atlántico.

Tal objetivo puede alcanzarse aquí mediante un tipo de actuación urbana semejante a las que hoy ejecutan las ciudades líderes del comercio marítimo en su renovada y fuerte competencia internacional. El valor principal de esta actuación urbanística es, pues, la creación de un área tal que, identificándose con la imagen y el tipo de paisajes urbanos con que se están cualificando hoy a las primeras ciudades mundiales, aproveche una posición inmejorable y de superficie suficiente para desarrollar actividades económicas. Los elementos constitutivos de este nuevo espacio serán: la extensión de usos centrales de actividad urbana y de negocios de Las Palmas; el paisaje y algunas actividades compatibles propias del área portuaria; espacios urbanos multifuncionales integrando usos culturales, recreativos y comerciales; y finalmente la incorporación a su ordenación del agua con sus efectos cruciales de revalorización de paisaje urbano y de atracción de actividades.



En suma, la operación consistirá en aprovechar la ampliación del puerto de La Luz prevista desde el punto de vista infraestructural como consecuencia de las actividades de comercio marítimo, reordenando el área portuaria de modo tal que se aproveche no sólo su incremento de capacidad como infraestructura de transporte, sino también su potencial como soporte de nuevos usos y actividades. Ello permitirá reforzar la economía inmediata del puerto cualificando su imagen, generando actividad económica y mercantil, e incorporando un área urbana muy cualificada y atractiva como sede de negocios, comercio, cultura, ocio y turismo.

▪ Actuaciones Propuestas y Criterios de Ordenación:

a. Determinaciones de estructura.

La transformación urbana del área portuaria objeto de esta operación requiere su conexión estructural potente con espacios centrales de la ciudad. Los elementos urbanos conectores serán la Avenida de Mesa y López, el Parque de Santa Catalina y el parque del Castillo de La Luz en la Isleta. Estas conexiones estructurales requieren configuración e imagen urbana continua entre la ciudad y el área portuaria, por tanto se realizarán sin discontinuidad de rasante y de modo tal que la entrega a las nuevas piezas urbanas en el puerto tenga valor estructurante para su organización interna. De este modo, la continuidad funcional y paisajística entre la ciudad consolidada y las nuevas piezas urbanas se organizará según transversales al frente de mar, y la avenida marítima de cinturón del Puerto mantendrá su relativa especialización para tráficos canalizados a larga distancia urbana.

La Avenida de Mesa y López cumple un papel fundamental como eje articulador del espacio urbano que pone en relación la actuación propuesta en esta ficha con la del Rincón en la zona de penetración a la ciudad por el norte. Es, pues, fundamental la recualificación de esta vía tanto en su diseño (prolongación de la rambla central, amueblamiento, etc.), como en sus características funcionales, usos y tipologías edificatorias vinculados a la misma.

Por todo ello, ya sea conjuntamente con el desarrollo de esta operación con la regeneración de la Playa de Las Canteras, o separadamente, deberá redactarse un Plan Territorial Parcial para el desarrollo y concreción de los objetivos y determinaciones aquí propuestos.

b. Criterios de ordenación interior.

En el borde lineal de transición entre los tejidos de la ciudad actual y el frente portuario, la organización de la edificación mantendrá y acentuará la permeabilidad visual transversal hacia el agua, traduciendo al espacio de las nuevas piezas de borde de mar el mismo criterio estructural de transversalidad paisajística.

En los suelos más alejados del borde urbano se localizarán las edificaciones de mayor altura, algunas de las cuales podrán alcanzar hasta las 30 plantas,

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Subdirector/a  
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
General del Rincón

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

significándose como referencias arquitectónicas de una renovada capitalidad de Las Palmas de Gran Canaria.

La regularización o ampliación de la superficie de tierra y la disposición de otros diques, islas, pantalanos o cualesquiera elementos para la incorporación al uso y paisaje urbano de las superficies de agua abrigada en las dársenas objeto de esta actuación, será libremente decidida en el marco del planeamiento de desarrollo de este Plan Insular de Ordenación.

c. Sobre los usos.

Con la proporción relativa entre ellos que se decida en el planeamiento de desarrollo, y con la superficie máxima que se indica en el apartado d) siguiente, la actuación incluirá, los siguientes usos, todos ellos con las connotaciones y carácter propios de la centralidad urbana:

- Hotelero, en las modalidades de hotel urbano, de viajeros, de convenciones o turístico. La acogida de turismo y un deseable funcionamiento combinado con el área de Las Canteras para turismos urbanos de invierno, es un objetivo fundamental para la estrategia a la que responde esta operación;
- Oficinas y actividades económicas, en edificios exclusivos de oficinas o multifuncionales destinados a actividades de gama amplia, de oficinas, laboratorios, talleres y almacenamiento. A estos efectos, el Plan Territorial de desarrollo de esta operación establecerá las regulaciones y normas de uso terciario e industrial con flexibilidad tal que hagan posibles los denominados "locales de actividades económicas" en la forma hoy ya usual en lugares centrales de metrópolis activas;
- Comercial, bien en locales exclusivos de comercios individualizados, bien en centros integrados, o bien en edificios multifuncionales, mezclándose con usos recreativos, culturales, de hostelería y de actividad económica, otras variedades comerciales y vinculadas al transporte, servicios, etc.;
- Recreativos, de equipamiento cultural y equipamiento turístico, bien en parcela exclusiva o integrados en edificios con otros usos, tanto de titularidad pública como de carácter lucrativo, y tanto para actividades al aire libre como cubiertas;
- Los usos culturales-recreativos (como museos marítimos o geográficos, teatros, centros de exposiciones, etc.) deben actuar como catalizadores para la conformación del carácter e imagen del área;
- Aparcamiento, con una alta dotación, para garantizar la autosuficiencia del nuevo recinto urbano.
- Alojamiento residencial, con criterio complementario que ha de traducirse en una dotación numéricamente no significativa. Se

referirá a viviendas propias de áreas centrales con población de alta movilidad, del tipo apartamentos, destinados en gran proporción a apoyar el funcionamiento de las empresas facilitando el alojamiento y la movilidad de empleados y profesionales, sin menoscabo de las limitaciones que les sean de aplicación de acuerdo con la legislación vigente.

- Puntos de atraque, en baja proporción, no concebidos como uso intensivo de tipo puerto deportivo ni marina, y por tanto en baja dotación, destinados fundamentalmente a cualificar el paisaje y animar el área con actividad náutica, bien para uso privado de los edificios e instalaciones localizadas en el área, bien como central de atraque para usos turísticos, de paseo, de alquiler u otros públicos análogos.

d. Intensidad de usos.

Con libertad de proporción bajo los criterios cualitativos definidos en el apartado c) anterior, el Plan Territorial de desarrollo de esta actuación establecerá las intensidades de cada uso, con la limitación de una edificabilidad total sobre rasante de 248.000 m<sup>2</sup>. La superficie bajo rasante será destinada exclusivamente a aparcamiento e instalaciones de mantenimiento de los edificios y será libre.

- 1A5 Reconstrucción del frente portuario de la ciudad y en especial en la Dársena de Santa Catalina y la Base Naval

Reconstrucción del frente portuario de la ciudad y en especial en la Dársena de Santa Catalina y la Base Naval, creando espacios urbanos para las finalidades establecidas en los epígrafes anteriores sobre estructura, acciones, y criterios de ordenación para el ámbito. Conexión estructural potente de los nuevos espacios urbano-portuarios con los espacios centrales de la ciudad, al menos con la Avenida de Mesa y López y el Parque de Santa Catalina.

En la reordenación del frente urbano portuario se evitarán las pantallas arquitectónicas que impidan la visión del mar desde la ciudad, así como la generación de barreras funcionales, potenciándose y facilitándose el acceso y la visión del mar, de las dársenas, o del resto del puerto, creándose así un espacio suficientemente diáfano para el uso y el disfrute del ciudadano.

Para viabilizar el traslado de la Base Naval, en este documento se propone la incorporación de aquellas zonas alternativas en las que pudiera ubicarse la Base Naval a propuesta de este Plan Territorial. Ello, en todo caso, conllevará la constitución de un Consorcio entre las Administraciones implicadas que tenga por objetivo la instrumentación de las acciones que hagan posible el traslado, recuperando el ámbito de la actual Base Naval para su incorporación en la ordenación del litoral de la Ciudad.

- Entre las Acciones estructurantes para el ámbito del presente plan destacan:

a. Corredor viario estructural de Alta Capacidad.

Se establecen los tramos indicativos de nueva implantación y los que son objeto de propuestas de intervención en el corredor viario litoral: Por el Norte, la prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta Arucas, la GC-2 hasta Sta. M<sup>a</sup>. de Guía, y la carretera de Agaete a La Aldea; por el Este, la prolongación de la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria hasta el Aeropuerto, la variante del Parque Aeroportuario y su conexión con Ingenio ( 2º Corredor ) y, por el Sur, la prolongación de la GC-1 hasta Mogán.

b. Ejes verdes estructurantes.

Estarán constituidos por ejes articuladores indicativos, tanto de nueva creación, para organizar el crecimiento en zonas de interés estratégico para este Plan Insular, como de la propia red viaria existente, situados normalmente en un entorno urbano consolidado, para inducir mejoras importantes en las características geométricas y ambientales, y modificar la función de conexión externa supramunicipal y realizar una integración paisajística del mismo con la ordenación urbana mediante avenidas verdes, rotondas, bulevares...

c. Infraestructuras, Equipamientos e Instalaciones Puntuales de Relevancia e Interés General.

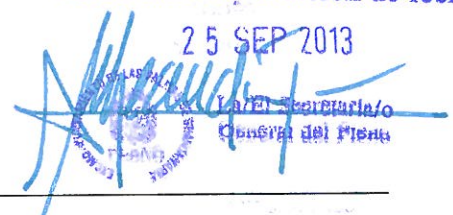
Señala espacios que albergan y/o son susceptibles de albergar, siempre que así se establezca en los instrumentos de ordenación territorial o, en su caso, urbanística pertinentes, actuaciones de interés general o dotaciones para resolver la prestación de servicios a la población, con funciones de rango supramunicipal, bien sea a la escala de cada Ámbito Territorial o a escala insular.

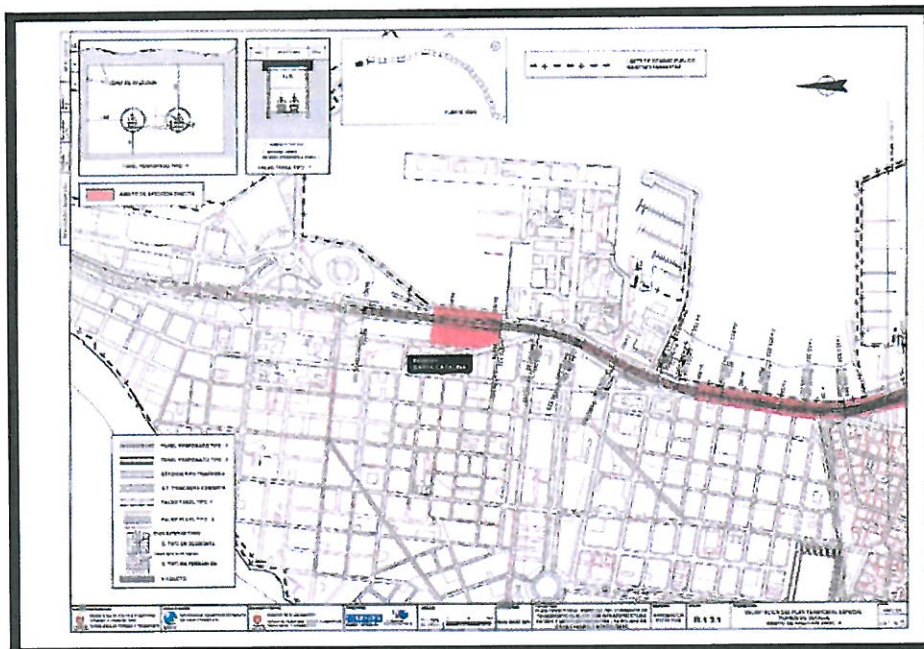
4.1.1.2 Plan Territorial Especial PTE-21. Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas

Si bien es cierto que la nueva línea de ferrocarril no afecta directamente al ámbito delimitado por el presente plan se hace necesaria su consideración en ésta indirectamente dada la importancia que acontecerá a nivel insular y el posible foco de atracción que supondrá la estación de Santa Catalina. Por otro lado hay que señalar que la implantación del nuevo sistema ferroviario contribuirá a resolver problemas existentes (congestión de tráfico, contaminación ambiental, accidentes, etc) y se convertirá en un elemento fundamental para el desarrollo, por parte de las administraciones competentes, de políticas que contribuyan a potenciar el uso del transporte público.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

  
La/Ea Secretaría/o  
General del Pleno



▲ Plano 1.3.1.01 de Detalle de Ámbito de Afección Directa de la Delimitación del Plan Territorial Especial PTE-21. Corredor de transporte público, con infraestructura propia y modo guiado, entre Las Palmas de Gran Canaria y Maspalomas, Aprobación definitiva de 16 de junio de 2010.

La implantación esta nueva línea de ferrocarril se realiza, según indica el punto 3 del artículo 160 de la normativa del PIO-GC, con el fin de alcanzar los siguientes objetivos generales:

- Mejorar la calidad del servicio público de transporte en el principal eje de comunicación de la isla, que tiene en la actualidad un importante nivel de congestión, implantando un modo de transporte que ofrezca rapidez, comodidad y fiabilidad a los usuarios;
- Aumentar la participación del transporte público en la movilidad en el corredor, atrayendo usuarios del transporte privado;
- Potenciar la movilidad entre los núcleos poblacionales más importantes y con mayor expansión de la isla;
- Proporcionar una mayor y mejor accesibilidad a la población a sus lugares de trabajo y a los servicios;
- Organizar y articular el territorio con un sistema alternativo al viario exclusivo para automóviles existente en la actualidad;
- Estructurar los principales puntos de acceso a la isla de Gran Canaria conectando con un sistema moderno y cómodo de transporte el Puerto de La Luz y de Las Palmas con el Aeropuerto de Gando, y finalmente con la Zona Turística Litoral del Sur de la Isla;
- Aumentar la seguridad en el transporte.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

#### 4.1.2 El planeamiento municipal.

##### 4.1.2.1 El PGO de Las Palmas de Gran Canaria vigente

El Plan General de Ordenación Municipal de Las Palmas de Gran Canaria (aprobado el 9 de marzo de 2005) clasifica al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y establece para la zona de servicio del puerto cuatro ámbitos de ordenación diferenciada a desarrollar a través de planes especiales.

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

El presente Plan Especial se encuentra incluido dentro del ámbito de ordenación diferenciada OAS-06 "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval" del vigente Plan General Municipal de Ordenación (en adelante PGMO), adaptación básica al TR-LOTCEC, aprobado definitivamente por acuerdo de la COTMAC de 9 de marzo de 2005. y es complementario al Plan Especial desarrollado de manera conjunta para el OAS-04 y OAS-05.

La entrada en vigor del PGMO dejó sin efecto para el área de los Muelles de Santa Catalina, Wilson y Sanapú las determinaciones urbanísticas que el Plan Especial de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz establecía para la zona, y además lo integra, a todos los efectos, en el ámbito OAS-06-I "Reestructuración del Frente Portuario Santa Catalina-Sanapú".

En la ficha del ámbito OAS-06 se contempla el régimen urbanístico del área, y se añaden las determinaciones complementarias en las que se particulariza el régimen normativo concreto que debe ser tenido en cuenta a la hora de desarrollar la ordenación pormenorizada mediante un plan especial de ordenación o instrumento equivalente.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a  
General del Pleno

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA		OAS-06	
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO		REMITIDO	
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"		hoja 1 de 4	
Barrio:	STA. CATALINA, ALCARAVANERAS	Expediente Municipal:	
Distrito:	3- ARENALES/ 4- SANTA CATALINA	Planos 1:2.000	08Q,08R,09Q,09R,10Q,10R
Sector Urbanístico:	4- ARENALES/ 5- SANTA CATALINA		11Q,11R,12Q,12R

Delimitación del Ámbito de la Ordenación sin escala

Página 140  
Anexo a las Normas Urbanísticas e fichas de Ordenación de Áreas Singulares

◆ PGMO de Las Palmas de Gran Canaria • Adaptación Básica al TR-LOTCEM • Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAC de 9 de Marzo de 2005 ◆

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

La ficha del ámbito de ordenación diferenciada OAS-06 del PGMO establece las siguientes determinaciones complementarias, con carácter general:

*"(...) El objetivo de este Plan Especial es conseguir una buena **integración entre el Puerto y la Ciudad**, permitiendo la penetración de la trama urbana en las áreas operativas del Puerto, **sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad.**"*

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
Consentido en Firma  
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

"(...) El vigente Plan Insular de Ordenación establece para este área, en función de su posición, una **operación estratégica** cuyo objetivo es la introducción de **modernas actividades empresariales y de reserva**, dándole carácter vinculante por la importancia que tiene para el futuro desarrollo de la ciudad y de la isla."

"(...) La edificabilidad total sobre rasante será distribuida entre los **usos Terciarios: Comercial, oficinas**, recreativo, alojamiento turístico en su categoría de hotel y **aquellos otros vinculados a la actividad portuaria compatibles con los anteriores y con el objetivo del Plan**. Los estándares de calidad exigidos para el uso alojamiento turístico serán equivalentes a los determinados para establecimientos de cuatro estrellas. Los usos **dotacionales** supondrán al menos el **15% de la edificabilidad total**."

En concreto, para el ámbito del Muelle de Santa Catalina y la explanada Wilson-Sanapú se establece lo siguiente:

"(...) **Integración** de la explanada del **Muelle Sanapú** en la trama de la Ciudad, reconvirtiéndola en un **Área Singular**, dotada de usos urbanos relacionados con **el ocio, el comercio y los negocios**, que deben ser compatibles con aquellos usos portuarios que permanezcan en la zona, los cuales serán los apropiados con la actividad ciudadana que se pretende. Esta operación es complementaria de la de las determinaciones que establece el Plan General para esta parte del istmo, centrada fundamentalmente en proporcionar una comunicación especial y peatonal entre los dos límites costeros, destacando la creación de un espacio libre sobre la Autovía deprimida.

"(...) **Limitación de usos** en el dique Santa Catalina y en la explanada **Wilson permitiendo** en el primero sólo las actividades relacionadas con el tránsito de pasajeros y la segunda destinada **al uso terciario**."

"(...) Potenciación del eje peatonal Parque Santa Catalina-Muelle Santa Catalina."

En concreto, para el ámbito de la zona del Intercambiador se establece lo siguiente:

"(...) Localización de un área destinada a **Intercambiador de Transporte**."

"(...) Creación de una **Área Conectora** entre el **muelle Santa Catalina** y el **muelle del Arsenal** a base de relleno marítimo que permita la continuidad peatonal en la costa y destinada a espacios libres, teniendo la mínima edificabilidad que regula el Título VII de las Normas Urbanísticas en lo relativo a este uso."

25 SEP 2013



*[Handwritten signature]*



<b>ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA</b>		<b>OAS-06</b>
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO		REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"		hoja 3 de 4
<b>DETERMINACIONES AL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN INCORPORADO</b>		

Pagina 142

Esta página es la 2ª hoja de las 3 que contienen las determinaciones complementarias de este ámbito de Ordenación Diferenciada.

**Determinaciones complementarias**

sin escala

- Establecimiento de las bases en la zona de contacto entre el Puerto y la Ciudad, para la paulatina transformación de este área portuaria al objeto de conseguir compatibilizar las actividades portuarias con las urbanas.
- Integración de la explanada del Muelle Sanapú en la trama de la Ciudad, reconvirtiéndola en un Área Singular, dotada de usos urbanos relacionados con el ocio, el comercio y los negocios, que deben ser compatibles con aquellos usos portuarios que permanezcan en la zona, los cuales serán los apropiados con la actividad ciudadana que se pretende. Esta operación es complementaria de la de las determinaciones que establece el Plan General para esta parte del istmo, centrada fundamentalmente en proporcionar una comunicación espacial y peatonal entre los dos límites costeros, destacando la creación de un espacio libre sobre la Autovía deprimida.
- Limitación de usos en el dique Santa Catalina y en la explanada Wilson permitiendo en el primero sólo las actividades relacionadas con el tránsito de pasajeros y la segunda destinada al uso terciario.

Potenciación del eje peatonal Parque Santa Catalina-Muelle Santa Catalina.

En relación con el uso alojamiento turístico en su categoría de hotel y en el ámbito de la zona de dominio público portuario, solo se autorizará, tal y como expone el apartado 4º del artículo 94 de la Ley 48/2003, que "Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos no portuarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle".

◆ PGMO de Las Palmas de Gran Canaria • Adaptación Básica al TR-LOTCEC • Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAC de 9 de Marzo de 2005 ◆

Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria  
Aprobado en sesión de Pleno Municipal de fecha 25 SEP 2013

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS**

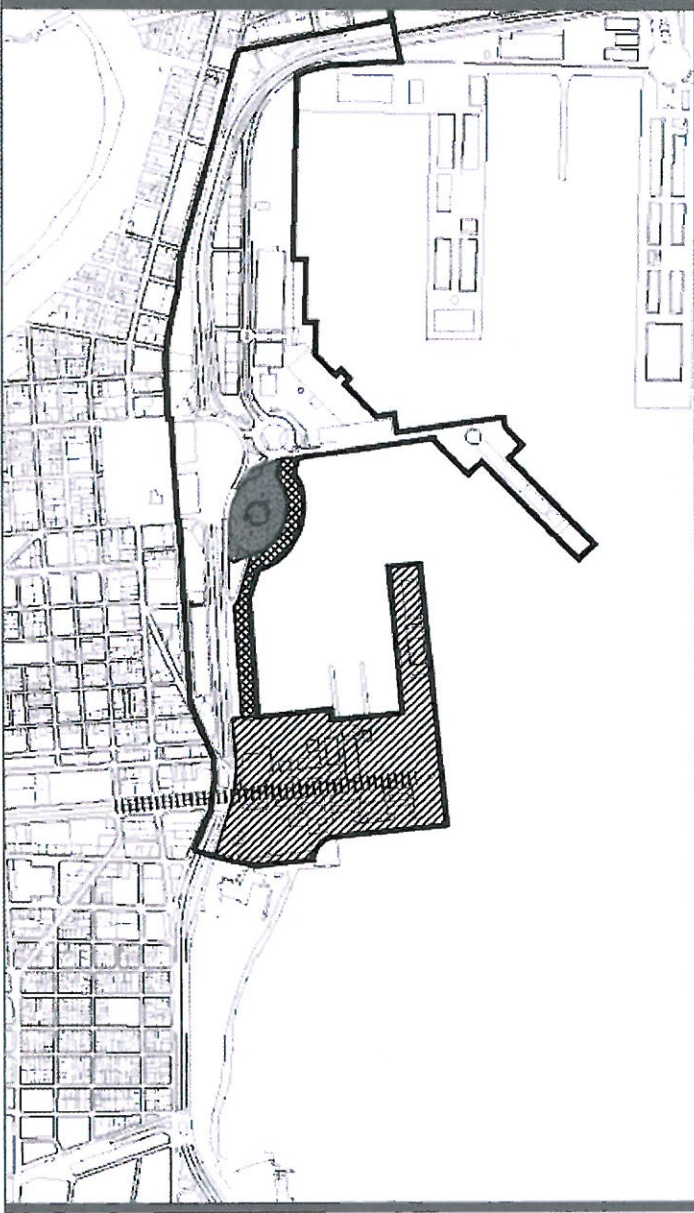
<b>ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA</b>	<b>OAS-06</b>
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO	REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"	hoja 4 de 4

Pagina 143

**DETERMINACIONES AL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN INCORPORADO**

Esta página es la 3ª hoja de las 3 que contienen las determinaciones complementarias de este Ámbito de Ordenación Diferenciada.

**Determinaciones complementarias** sin escala



- Localización de un área destinada a Intercambiador de Transporte.
- Creación de una Área Conectora entre el muelle Santa Catalina y el muelle del Arsenal a base de relleno marítimo que permita la continuidad peatonal en la costa y destinada a espacios libres, teniendo la mínima edificabilidad que regula el Título VII de las Normas Urbanísticas en lo relativo a este uso.
- Reutilización de la plataforma que actualmente ocupa la Base Naval para usos más urbanos.  
Se establece que:  
1- El dique se destinará a estación marítima de pasajeros, compatible con otras actividades dotacionales. Se posibilitará la ampliación de este dique hacia el lado naciente y la conexión con el muelle Santa Catalina a través de un paso peatonal sobre el agua.  
2- En la explanada se permitirá el uso terciario sólo al comienzo de la prolongación del eje de Mesa y López, apoyándose en él y conformándolo. El resto será espacios libres y dotacional público.
- Prolongación del eje viario Avenida Mesa y López en el interior del muelle del Arsenal.  
La actual puerta de acceso se encuentra incluida en el "Catálogo del Patrimonio Arquitectónico" y deberá ser integrada en la ordenación futura.

Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

◆ FGMO de Las Palmas de Gran Canaria • Adaptación Básica al TR-LOTCEC • Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAG de 9 de Marzo de 2005

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

  
 25 SEP 2013  
 La/El Secretario/a General del Puerto

<b>ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA</b>		<b>OAS-06</b>
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO		REMITIDO
Denominación: PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"		hoja 3 de 4
<b>DETERMINACIONES AL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN INCORPORADO</b>		
<p>Esta página es la 2ª hoja de las 3 que contienen las determinaciones complementarias de este ámbito de Ordenación Diferenciada.</p>		
<p><b>Determinaciones complementarias</b></p>	<p style="text-align: right;">sin escala</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Establecimiento de las bases en la zona de contacto entre el Puerto y la Ciudad, para la paulatina transformación de este área portuaria al objeto de conseguir compatibilizar las actividades portuarias con las urbanas.</li> <li> Integración de la explanada del Muelle Sanapú en la trama de la Ciudad, reconvirtiéndola en un Área Singular, dotada de usos urbanos relacionados con el ocio, el comercio y los negocios, que deben ser compatibles con aquellos usos portuarios que permanezcan en la zona, los cuales serán los apropiados con la actividad ciudadana que se pretende. Esta operación es complementaria de la de las determinaciones que establece el Plan General para esta parte del istmo, centrada fundamentalmente en proporcionar una comunicación especial y peatonal entre los dos límites costeros, destacando la creación de un espacio libre sobre la Autovía deprimida.</li> <li> Limitación de usos en el dique Santa Catalina y en la explanada Wilson permitiendo en el primero sólo las actividades relacionadas con el tránsito de pasajeros y la segunda destinada al uso terciario.</li> </ul> <p style="text-align: center;">Potenciación del eje peatonal Parque Santa Catalina-Muelle Santa Catalina.</p> <p>En relación con el uso alojamiento turístico en su categoría de hotel y en el ámbito de la zona de dominio público portuario, solo se autorizará, tal y como expone el apartado 4º del artículo 94 de la Ley 48/2003, que "Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos no portuarios, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle".</p>	
<p>◆ PGMO de Las Palmas de Gran Canaria ◆ Adaptación Básica al TR-LOTCEM ◆ Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAC de 9 de Marzo de 2005 ◆</p>		

Página 142

Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

Excmo. Sr. Alcalde  
Aprobado en el Pleno Municipal de fecha

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y

AUTORIDAD POR

ORDENACIÓN DIFERENCIADA

OAS-06

carácter: URBANO CONSOLIDADO

REMITIDO

PLAN ESPECIAL "Centro Recreativo de Negocios en la Base Naval"

hoja 4 de 4

CONTENIDOS DEL INSTRUMENTO DE ORDENACIÓN INCORPORADO

Esta hoja es la 3ª hoja de las 3 que contienen las determinaciones complementarias de este Ámbito de Ordenación

Plan Especial de complementarias  
Puerto de Las Palmas  
(anterior OAS-06)

sin escala

ÁMBITO

Ámbito de

Denominación

DETERMINACIONES

Esta página es de

Diferenciada

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

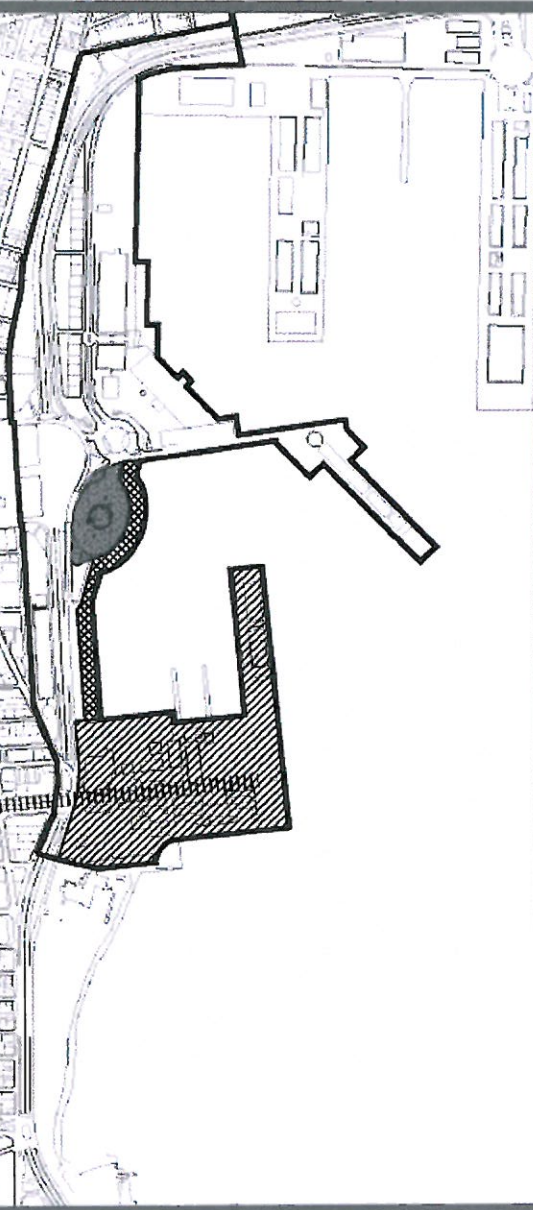
Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones

Determinaciones



Localización de un área destinada a Intercambiador de Transporte.

Creación de una Área Conectora entre el muelle Santa Catalina y el muelle del Arsenal a base de relleno marítimo que permita la continuidad peatonal en la costa y destinada a espacios libres, teniendo la mínima edificabilidad que regula el Título VII de las Normas Urbanísticas en lo relativo a este uso.

Reutilización de la plataforma que actualmente ocupa la Base Naval para usos más urbanos. Se establece que:

- 1- El dique se destinará a estación marítima de pasajeros, compatible con otras actividades dotacionales. Se posibilitará la ampliación de este dique hacia el lado naciente y la conexión con el muelle Santa Catalina a través de un paso peatonal sobre el agua.
- 2- En la explanada se permitirá el uso terciario sólo al comienzo de la prolongación del eje de Mesa y López, apoyándose en él y conformándolo. El resto será espacios libres y dotacional público.

Prolongación del eje viario Avenida Mesa y López en el interior del muelle del Arsenal. La actual puerta de acceso se encuentra incluida en el "Catálogo del Patrimonio Arquitectónico" y deberá ser integrada en la ordenación futura.

Página 143

Anexo a las Normas Urbanísticas • Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

de Gran Canaria • Adaptación Básica al TR-LOTCEC • Aprobación Definitiva según acuerdo de la COTMAG de 9 de Marzo de 2005

del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-06. PGM de Las Palmas de Gran Canaria

DE ORDENACIÓN PORTUARIA

DE LAS PALMAS

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

MEMORIA DE INFORMACIÓN 111

4.1.2.2 El PGO de Las Palmas de Gran Canaria en tramitación

El Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria que se encuentra en fase de tramitación, clasifica al puerto de La Luz y Las Palmas como Sistema General y denomina al ámbito donde se encuentra la zona de servicio terrestre del presente plan especial como **“Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral SG-DEL A desde el Castillo de La Luz hasta el Parque San Telmo”**.

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-DEL
Denominación: "SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES DEL ESPACIO LITORAL"		hoja 1 de 7
Tipo de Sistema General: Espacio Libre / Dotacional	Superficie del área: 150,77 Ha	
Clase de suelo: Suelo Urbano, Suelo Rústico		
Categoría de suelo: Suelo Urbano Consolidado, Suelo Rústico de Protección Costera		
Instrumento de ordenación: Plan Territorial Parcial	Nueva Actuación	
Sector urbanístico: 03 Vegueta-Triana, 04 Arenales, 05 Santa Catalina		
Hojas RS/GS:		
DELIMITACIÓN DEL ÁREA		

Este documento ha sido diligenciado mediante firma electrónica de la Secretaría General del Pleno del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

Adaptación Plena del PGO al TR-LOTCEMC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003)  
Aprobación Provisional  
APROBADO POR ACUERDO DEL PLENO DE 23 DE MARZO DE 2011

Hoja 199 de 264

Anexo a las Normas Urbanísticas | Sistemas Generales

P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria | Adaptación Plena al TR-LOTCEMC y las Directrices de Ordenación (Ley 19/2003) | Noviembre de 2010

▲ Ficha del Área Diferenciada **“Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral”**. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado por el Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

El frente Litoral de la Ciudad constituye un área de gran relevancia tanto por su carácter portuario como por la histórica vinculación de la población con el mar. Por ello se delimita

el **Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral (SG-DEL)** teniendo entre los objetivos la implantación de **grandes espacios públicos destinados a equipamientos y dotaciones de uso social en el borde marítimo**, con la finalidad de recuperar e integrar en la ciudad estas áreas en contacto con el mar y aquellas históricamente vinculadas a usos portuarios sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad.

A la hora de establecer su ordenación se han delimitado dos subsistemas:

- **SG-DEL A** - Castillo de la Luz hasta el Parque San Telmo y
- **SG-DEL B**- Parque San Telmo hasta la Playa de la Laja-

El subsistema delimitado como **SG-DEL A**, recoge toda la superficie destinada principalmente a usos portuarios pero en la cual se pretende incorporar otros usos que permitan crear un nuevo tipo de **relación puerto-ciudad**. Se propone, de acuerdo con el Plan Insular extender, sobre parte del actual recinto portuario, **usos urbanos centrales, de actividad económica, manteniendo funciones portuarias compatibles con actividades urbanas de centralidad, y dotación de espacios multifuncionales que integren usos culturales, recreativos, deportivos y comerciales**.


Con esta finalidad, y siempre que no se opongan de manera notoria a lo dispuesto en el **Plan Director, Plan de Utilización o a la normativa vigente**, en el planeamiento de desarrollo se incorporarán los usos mencionados en el párrafo anterior en aquellos espacios o edificios que por su naturaleza y/o características lo admitan.

Los respectivos proyectos de ejecución de **Sistema General** deberán integrar una actuación urbana que propicie su mejora ambiental como **Eje Verde Estructurante**; en especial en el borde marítimo de Vegueta, la Base Naval, **el frente urbano de la Base Naval-Mercado del Puerto y el Muelle de Santa Catalina**, de acuerdo a los criterios que al respecto de esta figura estructurante se regula en el PIOGC y sin perjuicio de su compatibilidad con el marco competencial en el ámbito portuario, Base Naval y Autovía GC-01.

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



La/El Secretario  
General del Pleno

ÁREAS DIFERENCIADAS		SG-DEL A
Denominación: "SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES DEL ESPACIO LITORAL"		Hoja 3 de 7
<b>DETERMINACIONES PARA LA GESTIÓN</b>		
Titularidad del suelo:		Oblación:
Organismo/s actuante/s:		Sistema de Ejecución: Público
<b>DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN</b>		
Calificación: Dotacional		Superficie del área ordenada: 819.496 m <sup>2</sup>
Superficie de Espacios Libres:	Superficie Dotaciones:	Superficie Varío:
Uso principal / característico: Servicios Públicos, Servicios Portuarios		
Usos Compatibles: Administración Pública, Espacio Libre		
Edificabilidad máxima: 0,00 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	Altura máxima:	Ocupación máxima: 0 %
Instrumento de ejecución:		
<b>ORDENACIÓN PORMENORIZADA</b>		<b>DETERMINACIONES ESPECÍFICAS</b>
		<p>En tanto en cuanto no se redacte el Plan Territorial Parcial que ordena el Sistema General de Dotaciones para la Dársena de embarcaciones menores del Puerto de La Luz y de Las Palmas los parámetros de ordenación transcritos en la hoja aneja de determinaciones específicas, excepto:</p> <p>El vial entre la Avenida Marítima y el Muelle de Pantalanos aumenta su ancho en 5,50 m. Hasta alcanzar una sección de 26 m.</p> <p>La parcela 6 modifica su contorno, adaptándose al trazado actual de los viales.</p> <p>La parcela 11 modifica su uso, pasando de comercial a Servicio Público-Comercial, para la localización de un edificio de usos portuarios.</p> <p>En la parcela 4 se permitirá además del uso de Vela Ligero el uso Comercial manteniendo los parámetros urbanísticos establecidos.</p> <p>La parcela 5 se sagra resultando una nueva parcela (V-5.1) cuyo uso será el de Vela Ligero.</p> <p>Estos dos últimos puntos son resultado de la Modificación Puntual del Plan Especial aprobado por la CUMAC el 30 de julio de 1998.</p> <p>En la hoja aneja se establecen, por tramos, una serie de determinaciones a la futura ordenación del área.</p>
<b>DETERMINACIONES PARA LA REDACCIÓN DEL INSTRUMENTO DE EJECUCIÓN</b>		
<p><b>OBSERVACIONES</b></p> <p>Las determinaciones específicas contempladas en esta ficha habrán de entenderse sin perjuicio de la aplicación de la normativa sectorial. Los terrenos, anejos en la Zona de Servicios del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstas en el Plan Director de Infraestructuras, adquirirán, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.</p>		

▲ Ficha del Área Diferenciada "Sub-Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral. SG-DEL A". PGM de Las Palmas de Gran Canaria

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
Presidente/a del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

#### 4.1.3 El planeamiento sectorial

##### 4.1.3.1 Marco Estratégico

El marco estratégico del sistema portuario de interés general se elabora por Puertos del Estado con la participación de las Autoridades Portuarias, que lo remite al Ministerio de Fomento para su aprobación. Este es un instrumento nuevo mediante el cual se define el modelo de desarrollo estratégico, los criterios de actuación y los objetivos generales del conjunto del sistema portuario estatal, de conformidad con la política económica y de transportes del Gobierno.

El contenido de los planes se acuerdan entre cada Autoridad Portuaria y Puertos del Estado mediante la aplicación del sistema paccionado actualmente operativo para los planes de empresa y que tan buenos resultados ha dado en el desarrollo y consecución de los objetivos económicos de cada puerto.

En desarrollo de su plan estratégico, las Autoridades Portuarias elaboran un proyecto de plan director para cada uno de los puertos que gestionen. El plan director se configura como el instrumento para la previsión de la construcción de un nuevo puerto, la ampliación o la realización de obras de infraestructura de uno existente.

Se mantiene dentro de los instrumentos de la planificación en el sistema portuario estatal, el plan de empresa que tanto ha ayudado a la mejora de la gestión de los puertos de interés general.

##### 4.1.3.2 Plan Estratégico de la Autoridad Portuaria de Las Palmas

El plan estratégico está destinado al logro de los objetivos empresariales en el medio y largo plazo. Es la declaración formal que contiene y describe la razón de ser de la empresa, establece estrategias, objetivos, metas y directrices, con base en un análisis de la situación de la entidad, teniendo en cuenta oportunidades y amenazas del medio externo y fortalezas y debilidades de la organización.

Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

##### 4.1.3.3 Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas

25 SEP 2013

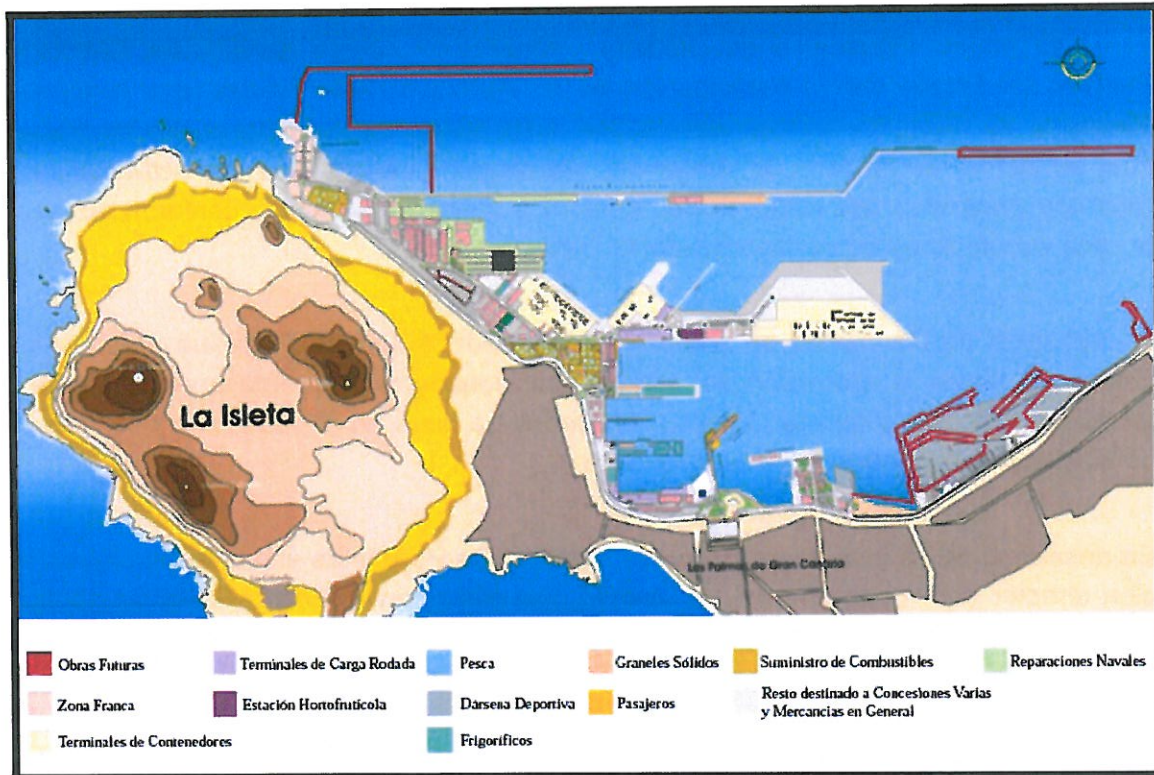
Su objetivo general es el de crear la estructura organizativa y los procedimientos operativos necesarios para dar respuesta a las necesidades operativas de una organización. Contiene criterios generales y objetivos, desde el punto de vista geográfico, temporal y legal, así como establece la catalogación de los medios y recursos de los que se puede disponer.



L./El Secretario/a  
Consejero/a del Pleno



La ampliación del Puerto de Las Palmas contiene una indudable limitación en cuanto a su crecimiento futuro, por lo que es difícilmente imaginable que la configuración exterior del Puerto pueda sobrepasar los límites previstos en el gráfico adjunto.



El escaso rendimiento de tonelaje por metro lineal de muelle refleja que la morfología del Puerto está muy dirigida a actividades que demandan gran cantidad de línea de atraque, como son el avituallamiento y la estancia de buques en paro biológico. Esto unido a las necesidades operativas y funcionales de la actividad propia de las terminales de contenedores, reflejan una demanda de superficie considerable con objeto de aproximarnos a la anchura media estatal de muelle, en torno a los 300 metros.

A muy grandes rasgos, las actuaciones de ampliación que se plantean, y que se desarrollarán en este Plan Director, se pueden agrupar de la siguiente forma:

1. Obras ligadas a consolidar al Puerto de La Luz como centro de trasbordos y distribución de mercancías hacia otros puertos canarios y de África, principalmente:

Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013

Ampliación de los muelles y terminales de contenedores en el eje de los muelles de Gran Canaria – Virgen del Pino– León y Castillo, que serán complemento de la obra ejecutada de la prolongación del dique Reina Sofía y el futuro dique semisumergido a la altura del antiguo “Muelle Las Palmas”;

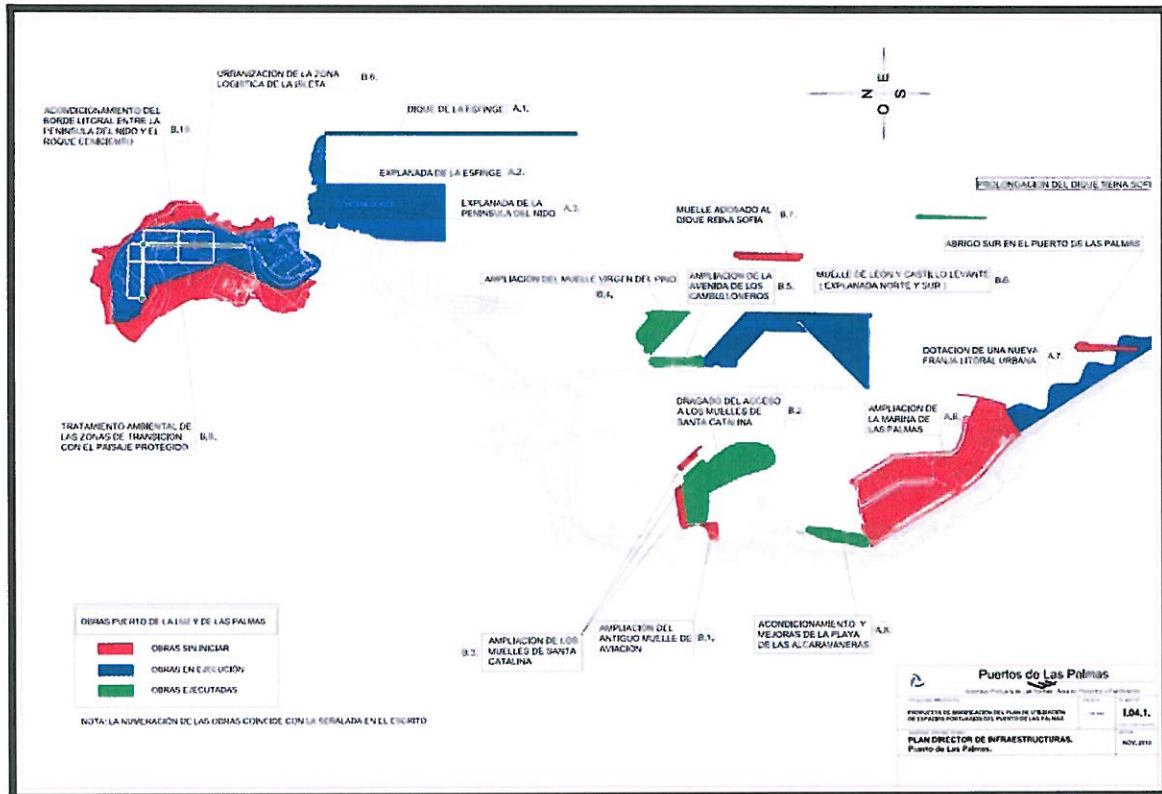


La/EI Secretaria/o  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

- Obras ligadas a dotar al Puerto de explanadas suficientes para actividades logísticas y de almacenamiento, con disponibilidad de líneas de atraque próximas: Explanación y urbanización de los terrenos adquiridos en La Isleta, y la nueva dársena exterior de La Esfinge;
- Obras ligadas a mejorar y completar el equipamiento interior del Puerto: mejora de las condiciones funcionales de los muelles de Santa Catalina, y ampliación del muelle adosado al dique Reina Sofía.



▲ Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas.

Agrupándose las actuaciones en:

- Por un lado, aquellas que previsiblemente no tendrían incidencia más allá de los estrictos límites del Puerto, que se incluyeron en el “Plan Director de Infraestructuras Terrestres e Interiores del Puerto de La Luz”. Este documento fue sometido a un procedimiento abreviado de consultas a través del Ministerio de Medio Ambiente, y con fecha 26 de marzo de 2001, la Secretaría General de Medio Ambiente dictó Resolución declarando la innecesariedad de someter las obras previstas al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
- Por otra parte, en el “Proyecto Básico de actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz”, se incluyeron aquellas actuaciones que modifican la configuración exterior del Puerto. Este documento fue sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, obteniendo la correspondiente Declaración

AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha 26 de mayo de 2010  
La/Si Secretaría/o General del Pleno

de Impacto Ambiental por resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente  
de 20 de diciembre de 2001.

Estas obras son:

- Dique de la Esfinge (en ejecución);
- Explanada de la Esfinge (en ejecución);
- Explanada del Nido (en ejecución);
- Urbanización de la zona logística de La Isleta (en ejecución);
- Abrigo Sur en el Puerto de Las Palmas (ejecutado);
- Dotación de una Franja Litoral Urbana (no ejecutado);
- Relleno Sur Muelle León y Castillo (ejecutado).

Como obras también contempladas más a largo plazo están:

- Muelle Adosado al Dique Reina Sofía Sur (ejecutado);
- Ampliación Muelles de Santa Catalina, Sur y Naciente (ejecutado);
- Ampliación Antiguo Muelle de Aviación (no ejecutado);
- Ampliación de la Marina de Las Palmas (no ejecutado).

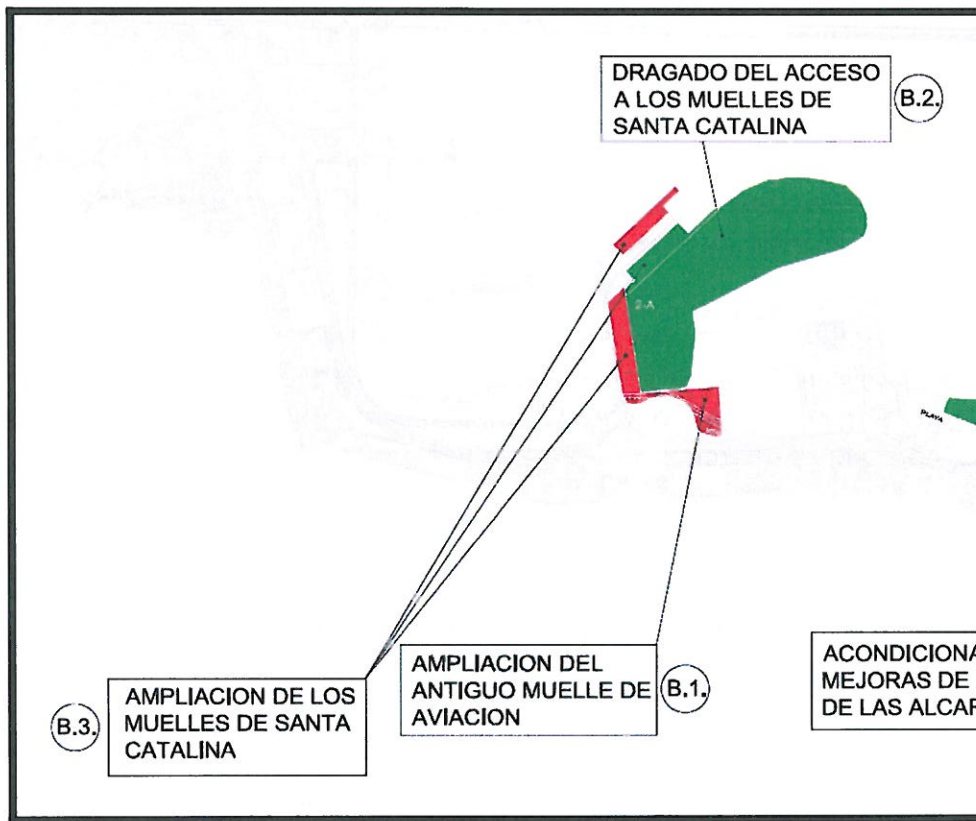
Con todo ello se intenta conseguir los siguientes objetivos:

- Adecuación a los tráficos y buques previstos en el año horizonte 2016;
- Ordenación de usos (evitando interferencias y optimizando las instalaciones actuales);
- Mejora en la calidad de las instalaciones;
- Mejora en la operatividad del puerto;
- Adecuación de accesos y conexiones a la red viaria de interés regional;
- Potenciación de nuevos usos en las zonas del puerto más cercana a la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria;
- Minimización de efectos perjudiciales sobre áreas medioambientales sensibles (área de La Isleta);
- Racionalidad y viabilidad técnico-económica.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/EI Secretaría/o  
General del Pleno



▲ Plan Director de Infraestructuras. Ampliación recogida en el ámbito del presente plan

#### 4.1.3.4 Plan de Empresa del Puerto de Las Palmas

El proyecto de Plan de Empresa es elaborado anualmente por la Autoridad Portuaria, de acuerdo con los objetivos definidos, en su caso, en los instrumentos de planificación plurianual que deben ajustarse a la política económica del Gobierno. Dicho plan debe contener, como mínimo: un diagnóstico de situación, las previsiones de tráfico portuario, las previsiones económico-financieras, los objetivos de gestión, los objetivos e indicadores de sostenibilidad ambiental del puerto, la estructura de personal y oferta de empleo, la evolución de los ratios de gestión, la programación financiera, la programación de inversiones públicas, la estimación de inversiones privadas, el objetivo anual de rentabilidad, los coeficientes correctores de las tasas que correspondan con arreglo a los supuestos expresados en la Ley y las bonificaciones a las tasas, en su caso, con arreglo a lo dispuesto en la Ley.

En su caso, con arreglo a lo dispuesto en la Ley.  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

#### 4.1.3.5 Plan de Utilización del Puerto de Las Palmas

La delimitación de la zona de servicio del puerto de Las Palmas se realizó por medio del correspondiente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas (en adelante PUEP-LP), que incluía los de Salinetas y Arinaga, siendo aprobado

por Orden del Ministerio de Fomento de 1 de agosto de 2001 (BOE de 21 de agosto), de acuerdo con el entonces vigente artículo 15 de la Ley 27/1992.

Además de delimitar la zona de servicio, el PUEP-LP asigna usos a las distintas áreas del Puerto, mediante la creación de zonas homogéneas con vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria.

En la Propuesta de Utilización (Aptdo. 5.3) del vigente PUEP-LP se propone para el Puerto de Las Palmas un total de seis Usos Básicos deducidos de los art. 3 y 5 de la Ley 27/1992, a los que se añaden los de Infraestructuras y Afección Portuaria. Estos Usos Básicos, además, se descomponen en otras categorías.

Se ubica en el *área 3.A. Santa Catalina* formado por los muelles de Wilson y del Sanapú y el muelle de Santa Catalina, dedicados mayoritariamente al tráfico de pasajeros y ro-ro y el eventual amarre de las flotas internacionales que faenan en los caladeros de las costas africanas (flota pelágica), al mismo tiempo que mantiene una estrecha relación con la ciudad y un importante uso de paseo ciudadano. Cuenta con importantes instalaciones (Estación marítima) y una larga línea de muelles. El triángulo situado en la base del muelle de Santa Catalina, destinado a intercambiador de transporte que aumenta su papel urbano y en el norte existe un importante complejo terciario. La anchura media de la zona de servicio en esta área es de 70 metros.

El vigente PUEP-LP establece para el ámbito del presente plan los siguientes usos:

- USO COMERCIAL en la categoría de PASAJEROS Y RO-RO para el muelle de Santa Catalina.
- USO COMERCIAL en la categoría de POLIVALENTE, para el resto de los muelles comerciales actuales.
- USO COMPLEMENTARIO ALMACENAJE LOGÍSTICO para el conjunto de áreas de almacenaje actualmente existentes, que no cuentan con acceso directo a muelle, y para el área de la península del Nido, recientemente urbanizada.
- COMPLEMENTARIO TERCIARIO para los edificios de oficinas de la Autoridad Portuaria, el triángulo de terreno situado en el lado norte del arranque del muelle de Santa Catalina.

El Uso COMERCIAL, según se define en el PUEP-LP, es el asignado a aquellos espacios en los que se desarrolla la actividad comercial del puerto. Comprende las actividades de carga y descarga de buques, de pasajeros y mercancías, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierta, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte del

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

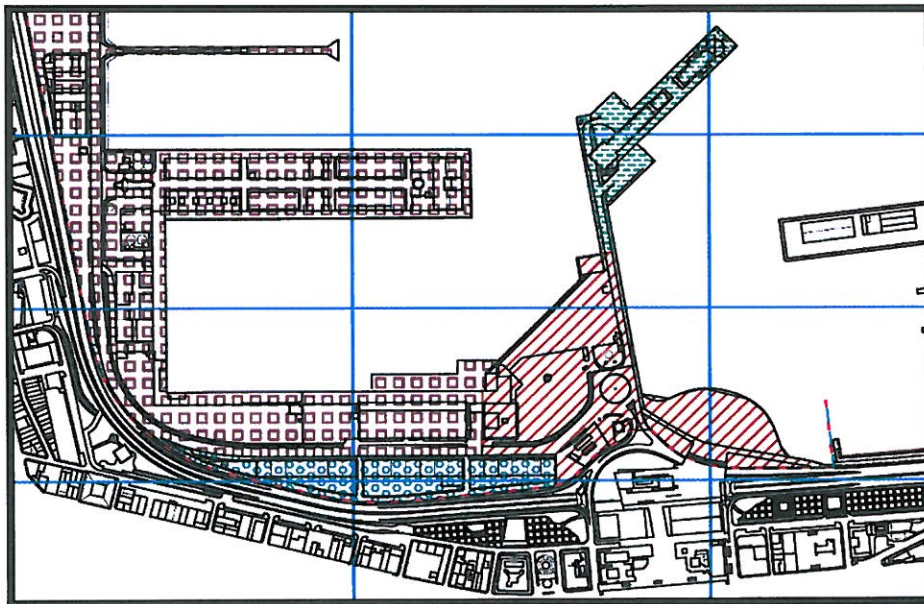
La Jefe de Área/  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
General del Puerto

pasajero, vehículos, mercancías y cualquiera otras similares que se efectúen con idéntica finalidad en la zona de servicio.

Dentro del Uso COMERCIAL se establecen las siguientes categorías: Graneles, Pasajeros/RoRo, Polivalente y Construcción y Reparación Naval. Estas categorías de uso se consideran, a efectos jurídicos, con valor puramente indicativo, como expresión de la vocación principal de los distintos suelos, por lo que las alteraciones en la utilización de estos no implicarán modificación del Plan de Utilización, a no ser que explícitamente se señale lo contrario para algún área en concreto.

El Uso COMPLEMENTARIO, según se define en el PUEP-LP, es el asignado a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades generadas o complementarias de la actividad portuaria, como las logísticas y las de organismos portuarios y asociados (incluso talleres), así como las actividades ligadas directa o indirectamente al puerto, de tipo recreativo, de comercio al por menor, restauración y asimiladas, oficinas, etc.

Se establecen dos categorías, la de Almacenaje y Logístico y la de Terciario.



▲ PUEP-LP vigente. Ampliación del ámbito del presente plan.

#### 4.1.3.6 Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (en tramitación)

El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (en adelante PUEP) del Puerto de Las Palmas, que incluye Salinetas y Arinaga fue aprobado por Orden Ministerial de 01 de agosto de 2001, estableciendo sus usos básicos previstos y delimitando la vigente Zona de Servicios.

Con el paso del tiempo se detectaron algunos errores gráficos en la definición de la Zona de Servicio así como la necesidad de utilizar cartografía más actualizada y pormenorizada para la mejor definición de los espacios portuarios.

En lo que respecta al Puerto de Las Palmas, el desarrollo y ampliación de las infraestructuras portuarias, han sido planteadas en los proyectos "Actuaciones para la ampliación del Puerto de La Luz" y en el "Plan director de actuaciones terrestres e interiores del Puerto de La Luz", el primero con declaración de impacto ambiental mediante resolución de 20 de diciembre de 2001 (BOE 11 enero 2002) y el segundo con resolución de innecesidad de someterlo al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental de 26 marzo de 2001 (BOE 20 de abril de 2001), ambas formuladas por la Secretaría General de Medio Ambiente.

Con posterioridad, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el día 30 de julio de 2004, acordó la iniciación de la tramitación del Plan Director de Infraestructuras del Puerto de Las Palmas, en aplicación del artículo 38 de la Ley 48/2003 de régimen económico y prestación de servicios de los puertos de interés general. El mencionado PDI fue ratificado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 13 de septiembre de 2007, y por Acuerdo de Consejo Rector de Puertos del estado en sesión de 3 de marzo de 2008.

La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, en su artículo 94 establecía explícitamente que usos tienen la consideración de portuarios cuya denominación no coincidía exactamente con la establecida en el mencionado Plan de Utilización por lo que parecía conveniente una adaptación a fin de evitar confusiones. Hay que recordar que la tramitación y aprobación del P.U.E.P. vigente es anterior a la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, donde por primera vez se establecían y definían cuales eran los usos portuarios ya que la Ley 27/1.992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante, modificada por Ley 62/1997, de 26 de diciembre no describía explícitamente cuales eran estos usos.

La Ley 33/2010, de 5 de agosto de 2010, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, modifica algunos artículos aislados de la repetida ley en introduce otros nuevos como "el cambio de denominación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios por el de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se ajusta más al contenido y naturaleza del documento, evitando posibles confusiones" (Preámbulo IV de la Ley 33/2010) como las que llevaron a confundir los Planes de Utilización con instrumentos cuyas capacidades iban más allá de la simple delimitación de las Zonas de Servicio de los Puertos y que, para ello, debía apoyarse en la previsión, muy a grosso modo, de la distribución en los puertos de los usos portuarios básicos.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado por el Pleno Municipal en sesión de fecha  
25 SEP 2013

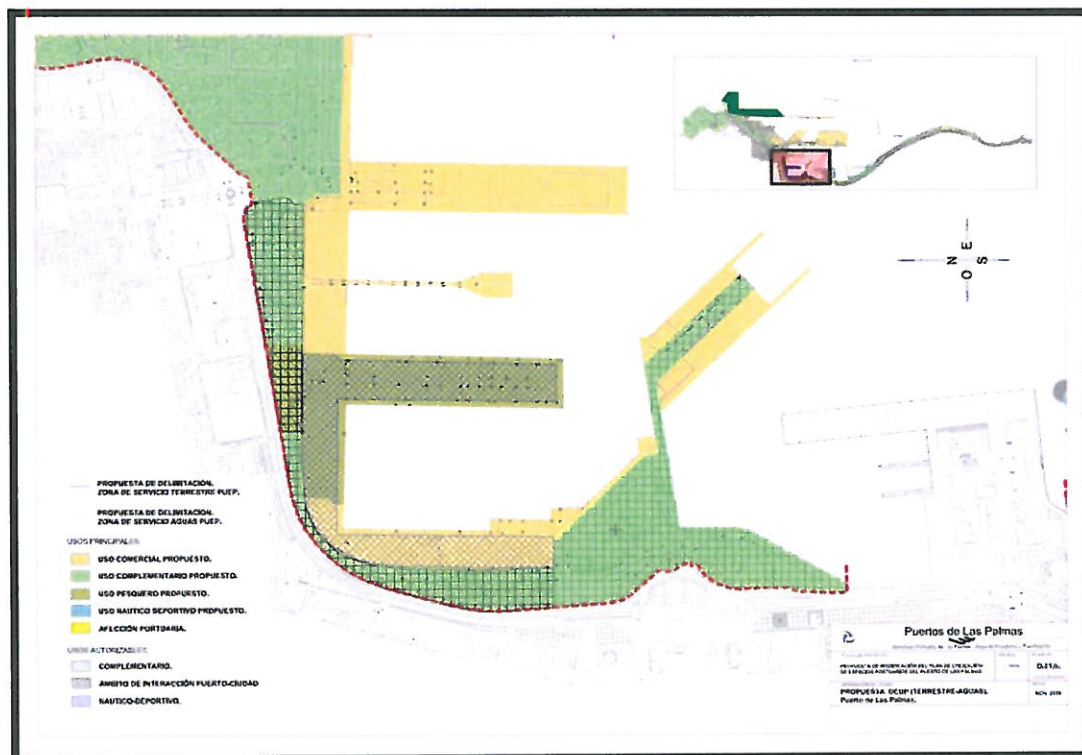
Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Por todo lo descrito, resultó necesaria la actualización de la nueva Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) de los puertos de Las Palmas en la Isla de Gran Canaria, conviniendo que la definición de los Usos se establece exclusivamente a los efectos de justificar la necesidad o no de la inclusión de terrenos en la Zona de Servicio y determinar la superficie necesaria para llevar a cabo las actividades portuarias.

Esto es que la D.E.U.P. no incluirá, ni puede hacerlo, ningún tipo de determinación urbanística cuya competencia está reservada a los correspondientes instrumentos de planeamiento territorial y planes urbanísticos.

La aprobación de la propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, de acuerdo con lo estipulado en la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, derogará el vigente Plan de Utilización de los espacios portuarios del Puerto de Las Palmas, aprobado por O.M. de 1 de agosto de 2001, al que sustituirá por completo.



▲ Propuesta DEUP (terrestre-aguas) para el Puerto de Las Palmas.

La propuesta de nueva delimitación de la zona de servicio acoge el conjunto de las áreas a las que se ha asignado un uso portuario de acuerdo con el artículo 94 de las Leyes

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Puerto Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013  
General del Pleno  
MEMORIA DE INFORMACIÓN 123



48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, modificado por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, bien sea:

- Comercial;
- Complementario;
- Náutico-Deportivo;
- Pesquero;
- Los vinculados a la interacción puerto-ciudad.

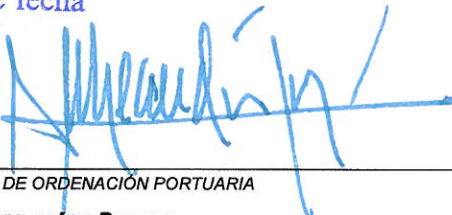
#### 4.1.3.7 Plan especial del Puerto de Las Palmas (OAS-04/OAS-05)

Los ámbitos de ordenación diferenciada OAS-04 (Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas) y OAS-05 (Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y Las Palmas) del vigente Plan General Municipal de Ordenación, forman parte del dominio público portuario terrestre adscrito al Puerto de Las Palmas mediante el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Las Palmas.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a  
General del Pleno



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



PGMO de Las Palmas de Gran Canaria e Adaptación Básica a TR-LDT/CENC e Aprobación Definitiva según acuerdo de la COMAC de 9 de Marzo de 2013

ACIÓN DEFINITIVA  
E INFORMACIÓN

*[Handwritten signature]*

Página 134  
Anexo a las Normas Urbanísticas e Fichas de Ordenación de Áreas Singulares

▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-04. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria

El ámbito OAS-04 cuenta con una superficie delimitada de 220,11 Ha, habiendo ido añadiendo nuevas superficies producto de los rellenos y explotaciones ejecutadas recientemente. Esta área tiene como finalidad un tratamiento urbanístico de una superficie ocupada históricamente por infraestructuras portuarias que se pretende otorgar un marco de desarrollo adecuado a los escenarios de un puerto internacional y además ordenar su vínculo espacial con el resto de Las Palmas de Gran Canaria, con especial atención a su accesibilidad, a los medios de transportes y congestión del tráfico, usos y cercanías al espacio residencial y ambiental asociada, etc....

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
**AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS**

*[Handwritten signature]*  
MEMORIA

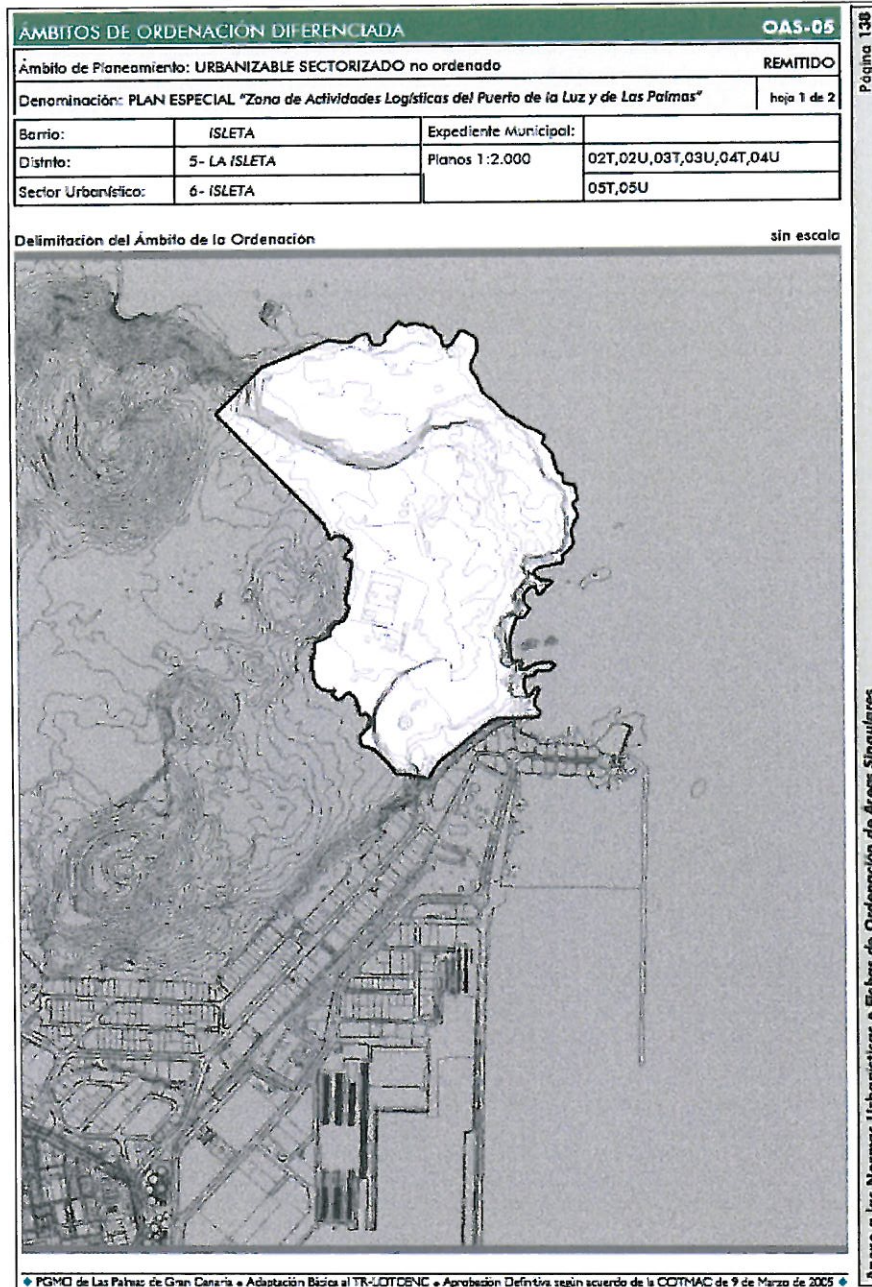
Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG-DEL (anterior OAS-06)

DOCUMENTO PARA AD...  
VOLUMEN I: DOCUMENTO...

que se le han...  
as portuarias...  
ormenorizado...  
ortuarias, a la...  
del mercado...  
udad de Las...  
ad económica,  
degradación...  
gual sesión de fecha

SEP 2013  
*[Handwritten signature]*  
General del Pleno

ÁMBITOS DE ORDENACIÓN DIFERENCIADA			
Ámbito de Planeamiento: URBANO CONSOLIDADO		INCORPORACIÓN	
Denominación: PLAN ESPECIAL "Zona de Servicios del Puerto de La Luz y de Las Palmas"			
Barrio:	LA ISLETA	Expediente Municipal:	41/89
Distrito:	5- LA ISLETA	Planos 1:2.000	04U-V;05T-U-V;06T-U-V;07S-T
Sector Urbanístico:	6- LA ISLETA		08Q-R-S-T-U;09Q-R-S-T-U;10Q-R-S-T-U;11S-T-U;12S-T-U;13S-U



▲ Ficha del Ámbito de Ordenación Diferenciada OAS-05. PGMO de Las Palmas de Gran Canaria.

El ámbito OAS-05 cuenta con una superficie delimitada de 103,5 Ha, en el tramo costero oriental de La Isleta, conectado de modo territorial con el Puerto de La Luz y Las Palmas.

Su planteamiento urbanístico surge como respuesta a la entrada en vigor de la Ley 11/1999, de 13 de mayo, de Modificación Puntual de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias, mediante la cual se clasifica el ámbito como Suelo Urbanizable destinado a albergar el crecimiento del Puerto hacia el norte, redelimitándose al efecto el Paisaje Protegido de La Isleta. Esta área representa una pieza específica destinada a ordenar el desarrollo de la nueva zona logística del Puerto de La Luz,

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



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

definida institucionalmente como un pilar básico en la modernización y competitividad futura del mismo.

Ambos ámbitos se vincularon por la relevancia e integración en el tratamiento que tiene uno sobre el otro y fueron considerados como de carácter estratégico o estructurante para el Municipio, siendo informado positivamente por la COTMAC en sesión celebrada el 19 de junio de 2006, al constituir el recinto portuario uno de los motores fundamentales de la estructura económica de la ciudad y el conjunto insular, por lo que se les permitió continuar con la tramitación de los Planes Especiales acogiéndose a la Disposición Transitoria Tercera, apartado 1, de la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices del Turismo, según la redacción dada por la Ley 1/2006, de 7 de febrero.

Al producirse la entrada en vigor de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, así como el Reglamento de Procedimiento de instrumentos de ordenación del sistema de planeamiento de Canarias, aprobado por Decreto 55/2006, de 9 de mayo, la Autoridad Portuaria de Las Palmas solicitó a la COTMAC la innecesariedad de la tramitación de la evaluación ambiental sobre los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.

Por acuerdo de la COTMAC, en sesión celebrada con fecha de 6 de febrero de 2007, se acordó declarar inviable, por innecesaria, de conformidad con lo previsto en la Disposición Transitoria Primera, número 2 de la Ley 9/2006, la tramitación ambiental de los presentes Planes Especiales, posibilitando la continuación de la tramitación del expediente.

Los Planes Especiales de Ordenación de la "Zona de Servicio del Puerto de la Luz y de Las Palmas" (OAS-04) y "Zona de Actividades Logísticas del Puerto de La Luz y de Las Palmas" (OAS-05), que se tramitaron conjuntamente, obtuvieron aprobación definitiva parcial en sesión plenaria del Excmo. Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria celebrada el 30 de marzo de 2007, siendo publicado en el BOC nº 179, del 6 de septiembre de 2007 y en el BOP número 85 del viernes 29 de junio de 2007. El ámbito incluido en el Plan Territorial Parcial 2 (PTP-2) del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria se mantenía en suspenso.

#### Ordenación urbanística y normas particulares.

La ordenación en los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05 vigentes se adoptó utilizando como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio el Esquema Director y la Calificación del Suelo.

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior, y está constituido por las áreas funcionales -ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica-; los accesos y las principales infraestructuras de transporte; y los recintos con regímenes administrativos singulares.

La calificación del suelo en el Plan Especial se entiende como el conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan usos, estableciéndolos a través de:

- a. La definición de la red viaria y los equipamientos.
- b. La delimitación de las Áreas de Normativa.
- c. Las Normas Particulares para cada área de normativa.

La calificación del suelo se define mediante el plano de Red Viaria y Equipamientos (Plano nº 2), en el que figuran las alineaciones que delimitan la red viaria y los equipamientos, y el plano de Áreas de Normativa (Plano nº 3), en el que se delimitan éstas. Las disposiciones urbanísticas generales de la zona de servicio y las particulares para cada Área de Normativa se recogen en el Título II de las Normas Urbanísticas de los Planes Especiales de Ordenación OAS-04 y OAS-05.

#### Áreas funcionales.

A efectos del Plan Especial de Ordenación vigente, se entiende por área funcional el ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

En particular, el documento de modificación tratará sobre las determinaciones del Área Funcional de Almacenaje y Logística, que comprende aquellos terrenos de la zona de servicio dedicadas fundamentalmente al almacenaje, la distribución y la logística, incluidas las labores de terminación, limpieza y empaquetado de algunas mercancías.

#### Normas Particulares

Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial de Ordenación que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas en el plano nº 3, de Normativa.

Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

LA/EL Secretario/a  
General del Pleno  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.

Las condiciones de edificación, en las que pueden concretarse los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, porcentajes de ocupación de suelo por la edificación, altura máxima, tipología y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.

Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.

Las condiciones de acceso y estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.

Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

#### 4.2 Paisaje portuario y percepción urbana del puerto según el ISA.

Dada la convivencia y la relación tan estrecha existente entre el puerto y la ciudad de Las Palmas, el paisaje portuario constituye un referente en la fachada Este de la ciudad. Las diversas instalaciones, edificaciones y actividades que se desarrollan en el puerto son pues la imagen percibida por el observador constituyendo el horizonte visual de gran parte de los espacios próximos a la Autovía Marítima.

La barrera que supone la Autovía, su carácter de vía rápida y su disposición hacen que la conexión viaria entre el puerto y la ciudad se produzca únicamente en los puntos de acceso portuarios tratados con anterioridad.

Otro de los elementos que define este entorno es el cierre perimetral amurallado del puerto, que conjuntamente con la autovía forman un impedimento físico que segregan el espacio urbano del portuario. La existencia de ambos elementos, Autovía y cierre perimetral constituyen condicionantes severos en la percepción global del entorno.

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

Junto al límite Oeste del ámbito del Plan Especial, definido por un entorno urbano residencial, se sitúan cuatro espacios libres públicos, los situados más al Sur constituyen parte de la conexión de éste con el área urbana. Se trata de parques o plazas, algunos de poca superficie, situados en el borde interior de la Autovía Marítima y desde los que se percibe la edificación.

De éstos, el que posee más entidad es El Parque de Santa Catalina, donde el comercio y el trasiego de turistas ofrecen un carácter cosmopolita a este emblemático parque, y que mantiene la huella portuaria en los edificios Miller y Elder, este último, sede del Museo de la Ciencia y Tecnología. El Edificio Miller que alberga en la actualidad el Centro Coreográfico de Las Palmas de Gran Canaria, es utilizado como centro logístico de diversos eventos culturales que a lo largo del año se celebran en esta ciudad.

La concentración de ofertas comercial, de ocio, servicios y cultura concede a la zona características esenciales que pueden realzar las medidas a desarrollar por este plan especial.

El área de Santa Catalina es una de las zonas que gozan de mayor antigüedad en la zona del puerto. De hecho el muelle Santa Catalina, formó parte del primer proyecto ejecutado del puerto de La Luz (1883-1902) y el parque, que formaba parte del espacio portuario era el lugar por donde se accedía al puerto comercial.

Ha sido tradicionalmente uno de los principales focos comerciales a los que acuden los consumidores a efectuar sus compras. Estos clientes no solo son residentes, también son turistas ocasionales, que bien eligen unos días de estancia en esta zona de la ciudad, o la escala el barco crucero en el muelle Santa Catalina les ha permitido hacer una vista turística por esta misma zona, haciendo un recorrido que por lo general transcurre desde la escala del barco hasta la Playa de Las Canteras y alrededores.

Es muy importante tener en cuenta que este puerto ha experimentado un gran crecimiento en los últimos años, en cuanto a superficie, servicios e instalaciones, motivado en gran medida por el crecimiento de algunos tráficos navales, entre ellos el de cruceros que necesitaban atraques e instalaciones adecuadas. Este tipo de tráfico portuario por sus características es globalmente asumible como tráfico de impacto compatible, ya que desde la ciudad se percibe como un impacto socioeconómico y elemento paisajístico positivo.

Estas interrelaciones entre el puerto y la ciudad que se mantienen dinámicas experimentando modificaciones desde hace más de un siglo, se visualizan de forma más amable en este entorno de Muelle y Parque Santa Catalina, siendo uno de los valores de mayor consideración desde la percepción social sobre el puerto. Así como uno de los aspectos de mayor importancia en la orientación de este Plan Especial.

25 FEB 2012  
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
La/El Secretario/a  
General del Plan

MEMORIA DE INFORMACIÓN 130



*[Handwritten signature in blue ink]*

En este contexto surge la oportunidad de generar actuaciones puerto ciudad que encajen en este Plan Especial de Ordenación y que den respuestas a esta realidad, que se manifiesta de forma más tangible en el entorno del ámbito territorial de este Plan. Es por todo ello que el puerto debe disponer de una ordenación adecuada y eficiente que mejore las condiciones para la prestación de servicios portuarios y urbanos y de igual forma las ambientales y paisajísticas.

En este capítulo, se tratan los aspectos más relevantes, a este respecto, que pueden ser tenidos en cuenta a la hora de establecer la normativa por parte de este Plan Especial. De interés es el estudio del borde urbano-portuario, delimitado por una valla (característica común a muchos puertos) y los espacios que se sitúan junto a él, el propio paisaje portuario, percibido desde el interior, y por último, la imagen que el puerto proyecta al exterior, tanto a la ciudad como a los ciudadanos. Todos estos aspectos se incluyen en el Plano de Información N° I.06.

#### 4.2.1 El borde urbano-portuario

##### 4.2.1.1 Vías de borde, accesos y edificación urbana

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

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

##### 4.2.1.2 Espacios libres en el entorno.

Junto al límite Oeste del ámbito del Plan Especial, definido por un entorno urbano residencial, se sitúan cuatro espacios libres públicos que constituyen gran parte de la conexión de éste con el área urbana. Se tratan de parques o plazas, algunos de poca



superficie, situados en el borde interior de la Autovía Marítima y desde los que se percibe la edificación.

De éstos, el que posee más entidad es El Parque de Santa Catalina, donde El comercio y la hostelería ofrecen un carácter cosmopolita a este emblemático parque, transitado por lugareños y foráneos, y que mantiene la huella portuaria en los edificios Miller y Elder, este último, sede del Museo de la Ciencia y Tecnología. El Edificio Miller alberga en la actualidad el Centro Coreográfico de Las Palmas de Gran Canaria.

Este área cosmopolita sostiene su pulso vital gracias al tejido social que se nutre a diario del alimento comercial que le ofrecen sus tiendas, sus calle plenas de alegría comercial de gentes que van y vienen, de encuentros, de tiendas en las Calle Ripocha, Luis Morote o General Vives, de quioscos, de cafeterías que dan solera al Parque de Santa Catalina, zona esencial para la aportación de parte de nuestra estética populista urbana.

La concentración de ofertas comercial de ocio, servicios y cultura concede a la zona características esenciales para realizar este proyecto y convertirlo en una experiencia piloto a implantar en otras Zonas.

El área de Santa Catalina es una de las zonas que gozan de mayor antigüedad en la zona del puerto. Actualmente cuenta con un total de 19.997 habitantes con un volumen de población y equipamiento comercial, terciario, cultural e institucional destacado.

La zona de Santa Catalina ha sido tradicionalmente uno de los principales focos comerciales a los que acuden los consumidores a efectuar sus compras. Estos clientes no solo procede de los alrededores ya que Santa Catalina es referencia comercial para aquellos que provienen de fuera,

A pesar de las ventajas de los centros comerciales, ninguno ofrece ese aspecto tradicional, en el sentido de lugar de encuentro.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General del Pleno



▲ Vista aérea del Parque de Santa Catalina de Las Palmas de Gran Canaria.

Destaca también el Parque del Castillo de La Luz, constituido por espacios ajardinados y áreas estanciales. El castillo fue declarado Monumento Histórico Nacional en 1941, edificio que en la actualidad alberga un centro cultural y una sala de exposiciones.

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



▲ Vista aérea del Parque del Castillo de la Luz de Las Palmas de Gran Canaria.

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



▲ Vista aérea de la Plaza de Belén María de Las Palmas de Gran Canaria.

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



▲ Vista aérea de la Autovía Marítima y el trazado reticular del barrio de la Isleta de Las Palmas de Gran Canaria.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión

25 SEP 2011

La Concejal/a  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

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

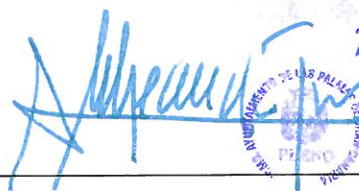

#### 4.2.1.3 Cerramiento portuario

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

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

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

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

  
  
La/El Secretario/a  
General del Pleno



▲ Vista del cerramiento portuario del Puerto de Las Palmas.

#### 4.2.2 El paisaje portuario

##### 4.2.2.1 Hitos visuales e instalaciones portuarias

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

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

En este contexto, numerosos elementos portuarios, fijos y móviles, se constituyen en hitos visuales para los ciudadanos. Los hitos visuales están constituidos por todo tipo de instalaciones, buques o edificaciones que destacan en el conjunto del paisaje portuario.

Grandes buques amarrados en los muelles recortan la silueta de los mismos en la percepción visual desde la ciudad. En no pocas ocasiones aparecen en prensa local noticias con la llegada y partida de los buques para el conocimiento de los ciudadanos.

Buques que en algún caso superan los 350 m de eslora.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado por el Pleno Municipal  
Pleno Municipal Sesión de fecha  
25 SEP 2013



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
Por el Secretario/a  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

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

En noviembre de 2011 el CMA-CGM Maguellan, con 13.830 teus fue el mayor buque portacontenedores que operó en el Puerto de La Luz. Está entre los mayores del mundo, junto con los de Maerks. El Maguellan realiza habitualmente la conexión marítima entre Europa y el Lejano Oriente. En estos momentos está participando en una gran operación logística que tiene como objetivo reorganizar los contenedores vacíos en Europa. Recogió unos 2.775 contenedores vacíos en el Puerto de Las Palmas en menos de 48 horas con destino a China.



▲ CMA-CGM Maguellan.

En noviembre de 2011, atracó en este puerto, el Queen Mary 2, lujoso barco que lleva a bordo casi 2.600 turistas, a los que hay que sumar unos 1.200 tripulantes. El RMS Queen Mary 2 es un transatlántico perteneciente a la compañía Cunard Line<sup>1</sup>. Fue construido en el astillero francés "Chantiers de l'Atlantique" en Saint-Nazaire en 2003, en aquella época propiedad de Alstom, con un costo superior a 800 millones de dólares estadounidenses (550 millones de libras esterlinas). Es también el transatlántico más grande, más lujoso y caro construido en la historia marítima. El Queen Mary 2 está destinado para la ruta del Atlántico Norte, pero también es parcialmente utilizado para cruceros. Se hizo a la mar el 12 de enero de 2004. Por entonces era el barco de pasajeros más grande del mundo (hasta el año 2006). La historia de La Luz está conectada desde hace casi medio siglo a la compañía Cunard y su lista de sucesivos Queen.



▲ El crucero Queen Mary 2 entrando en la bahía de Las Palmas.

En el año 2001 llegaron al puerto dos plataformas petrolíferas de la empresa SEDCO EXPRESS, que supusieron un hito novedoso en el paisaje portuario. Dadas sus grandes dimensiones, de más de 100 m de altura y 23.000 Tm de peso, junto con la peculiaridad de que hayan sido dos las torres amarradas con estancia prolongada en puerto, proporcionaron un hito visual relevante en el frente marítimo de la ciudad y sirvieron a su vez de impulso para la implantación de este tipo de actividad en el puerto de Las Palmas.



▲ Torres petrolíferas amarradas en el Dique Reina Sofia, año 2001.

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

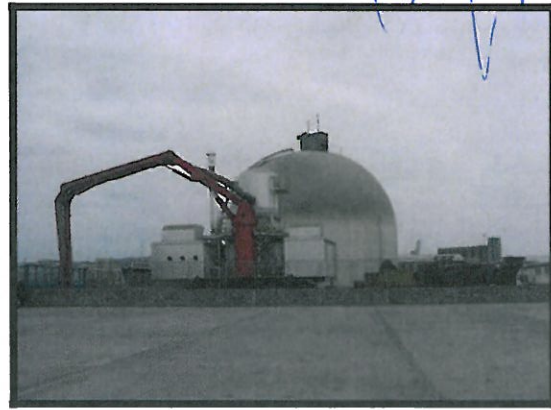
Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

La/El Secretario/a  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS  
Pleno Municipal



▲ Izq: Grúas Portainer del Muelle León y Castillo y Der: Silo de cemento situado en el Muelle León y Castillo.

#### 4.2.2.2 Topografía

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

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



▲ Izq: Límite topográfico con El Sebadal, desde Avda. Las Petrolíferas y Der: Terrenos portuarios en La Isleta

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



recortada con acantilados, roques y pequeñas penínsulas formadas por la abrasión del mar.

#### 4.2.3 La percepción urbana del puerto

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

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

Cabe diferenciar la imagen portuaria que se observa desde la ciudad de la que se obtiene a través de la entrada por mar a las terminales marítimas. Aspectos que se han tenido en cuenta en el desarrollo de este análisis (contenido en el Plano de Información Nº I.06), con el fin de establecer aquellos frentes portuarios más delicados y con mayor grado de impacto visual en el borde urbano-marítimo. Así, las áreas más visibles se han diferenciado en dos grupos, la percepción visual terrestre y la percepción visual desde la lámina de agua. En ambos se han establecido dos niveles, un primer nivel, para las zonas cuya percepción es más directa y frontal, y un segundo nivel para aquellas zonas que no se perciben frontalmente o que se sitúan algo más alejadas.

##### ▪ Percepción visual desde tierra

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

El Puerto de Las Palmas supone un importante foco de entrada de personas a la isla por mar, con unas cifras próximas a los 800.000 pasajeros/año. De ahí que la primera

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
General del Puerto

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

referencia visual de la ciudad se obtenga desde el puerto. La percepción visual desde la lámina de agua es más relevante en los muelles Primo de Rivera, mitad norte del León y Castillo, Refugio, en los frentes sur de los Muelles Pesquero, Grande y en la infraestructura de abrigo sureste del León y Castillo, clasificándolos con nivel I. Y, con menor incidencia, Nivel II, el extremo sur del Dique Reina Sofía, la mitad sur del Muelle León y Castillo y el Muelle Pesquero Poniente.

▪ Percepción visual de la lámina de agua

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

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

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

#### 4.3 Síntesis y conclusiones.

**El borde urbano-portuario:**

- Constituye el límite oeste con una longitud total de 896 m, lo que supone un 17 % del total del entorno.
- En la mayor parte de este borde se desarrollan espacios libres ajardinados. Ubicados entre la trama reticular residencial y la Autovía Marítima.
- El recinto portuario controlado dispone de un cerramiento perimetral. Este cerramiento presenta un tratamiento más cuidado y más permeable visualmente en el tramo que se desarrolla junto a la Autovía Marítima.

**El paisaje portuario:**

- En general, para el ámbito de estudio, está estrechamente ligado a la actividad portuaria comercial desarrollada.
- Amplias superficies se encuentran ocupadas por playas de contenedores, que en el caso del Muelle León y Castillo son visibles desde el borde urbano marítimo.
- El límite portuario en contacto con El Cebadal y los terrenos portuarios de La Isleta presentan una topografía relevante.

**La percepción urbana del puerto:**

- El puerto deportivo y la playa de Las alcaravaneras son las zonas desde las cuales se perciben las panorámicas más completas del puerto.
- Los frentes de muelle con mayor grado de visibilidad, tanto urbana-terrestre, como de entrada y salida marítima a la ciudad, son los del muelle Pesquero, Muelle Grande y León y Castillo.

En Las Palmas de Gran Canaria, a junio de 2013

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas

D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

D. Esteban Del Nero Benítez

El Director de la Autoridad Portuaria

D. José Miguel Pintado Joga

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha


25 SEP 2013



La/B: Secretaria/o  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



## II. PLANOS DE INFORMACIÓN

### 5 ÍNDICE DE PLANOS DE INFORMACIÓN

- I.01.- SITUACIÓN Y ENCAJE TERRITORIAL-URBANO.
- I.02.- DELIMITACIÓN DEL ÁREA.
- I.03.- INFRAESTRUCTURA VIARIA Y ZONAS DE MANIOBRA.
- I.04.- ZONIFICACIÓN POR USOS.
- I.05.- OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.
- I.06.- PAISAJE PORTUARIO Y PERCEPCIÓN URBANA DEL PUERTO.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

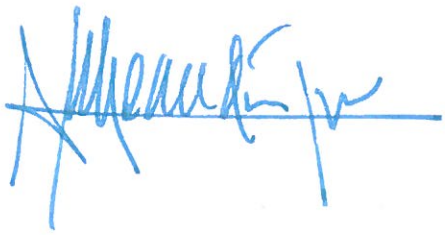
25 SEP 2013

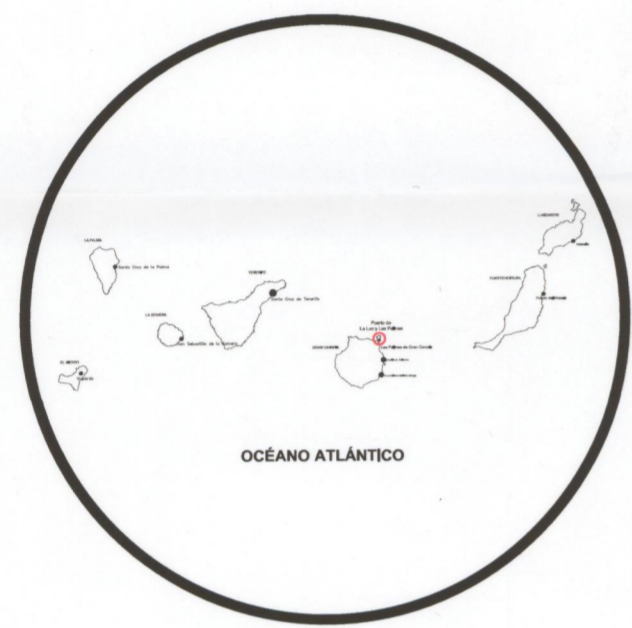


La/El Secretario/a  
Consentido del Pleno

*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del  
Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG-DEL  
(anterior OAS-06)*

**DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA  
VOLUMEN I: DOCUMENTO DE INFORMACIÓN**





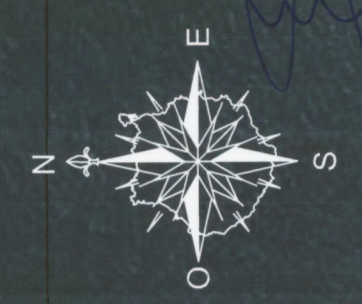
Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013




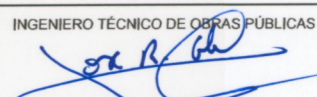
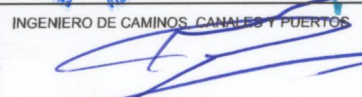
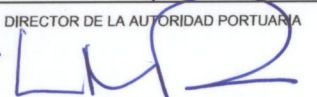
El Secretario  
General del Pleno

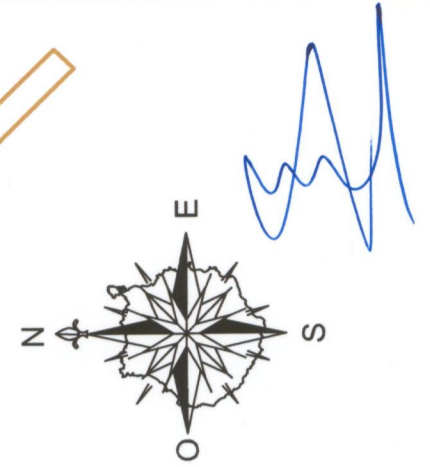
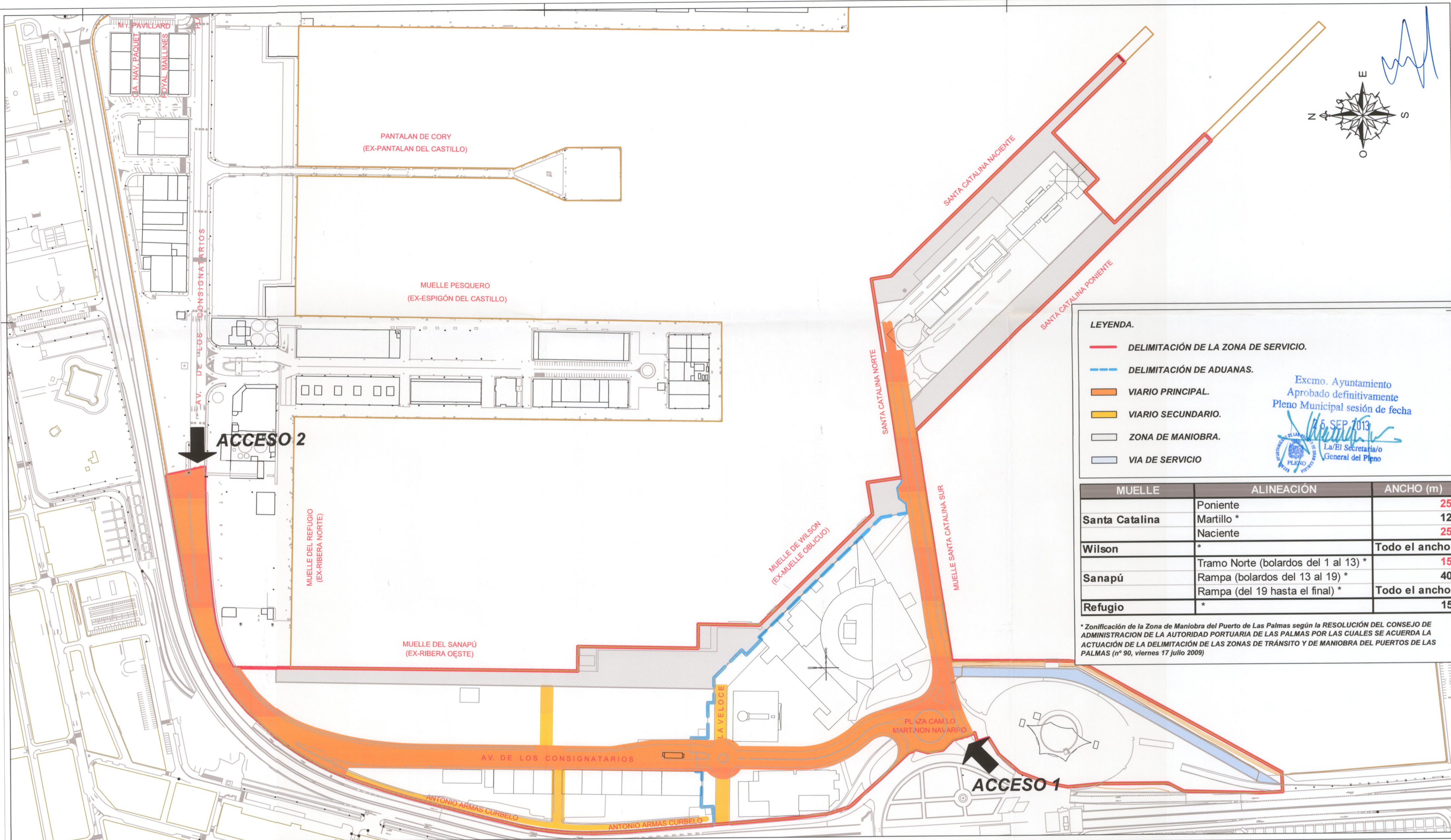
*[Handwritten signatures in blue ink]*



**LEYENDA.**

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- - - DELIMITACIÓN DE ADUANAS.

 <h2 style="margin: 0;">Puertos de Las Palmas</h2> <p style="margin: 0; font-size: small;">Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</p>		
TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN SU ÁMBITO SC DEL ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	ESCALA: <b>1:2.500</b>	PLANO N°: <h1 style="margin: 0;">1.02</h1>
DESIGNACIÓN DEL PLANO: <b>DELIMITACIÓN DEL ÁREA.</b>		FECHA: <b>JUNIO 2013</b>
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS  D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  D. ESTEBAN DEL NERO BENÉTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA  D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA



**LEYENDA.**

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- DELIMITACIÓN DE ADUANAS.
- VIARIO PRINCIPAL.
- VIARIO SECUNDARIO.
- ZONA DE MANIOBRA.
- VIA DE SERVICIO

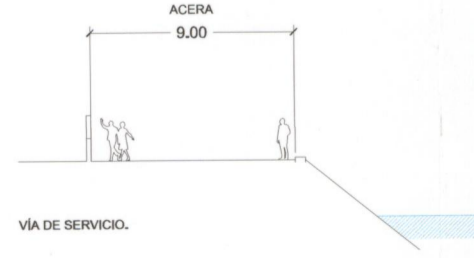
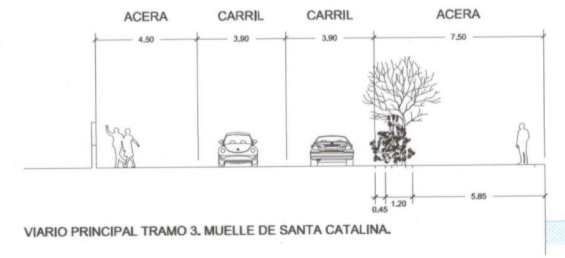
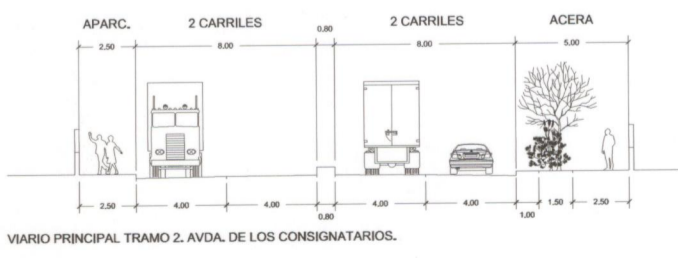
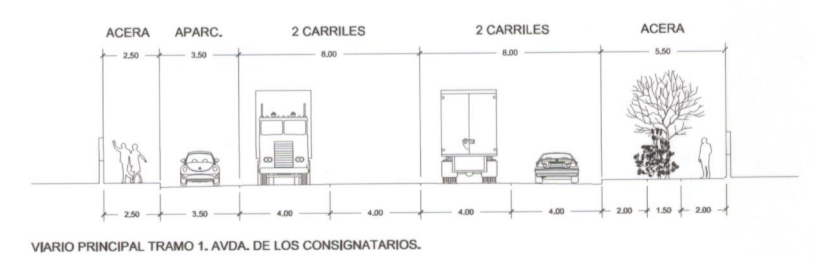
Excmo. Ayuntamiento  
 Aprobado definitivamente  
 Pleno Municipal sesión de fecha  
 05 SEP 2013  
 La/El Secretario/a  
 General del Pleno

MUELLE	ALINEACIÓN	ANCHO (m)
Santa Catalina	Poniente	25
	Martillo *	12
	Naciente	25
Wilson	*	Todo el ancho
Sanapú	Tramo Norte (bolardos del 1 al 13) *	15
	Rampa (bolardos del 13 al 19) *	40
	Rampa (del 19 hasta el final) *	Todo el ancho
Refugio	*	15

\* Zonificación de la Zona de Maniobra del Puerto de Las Palmas según la RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS POR LAS CUALES SE ACUERDA LA ACTUACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS DE TRÁNSITO Y DE MANIOBRA DEL PUERTOS DE LAS PALMAS (nº 90, viernes 17 julio 2009)

**ACCESO 2**

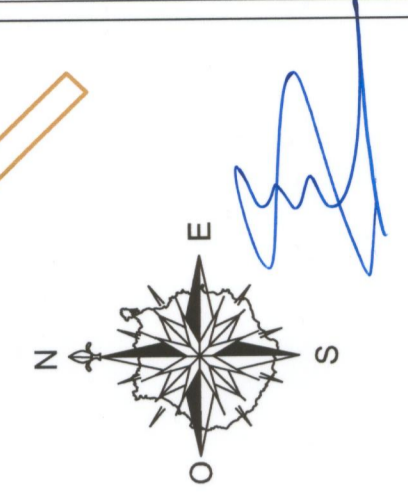
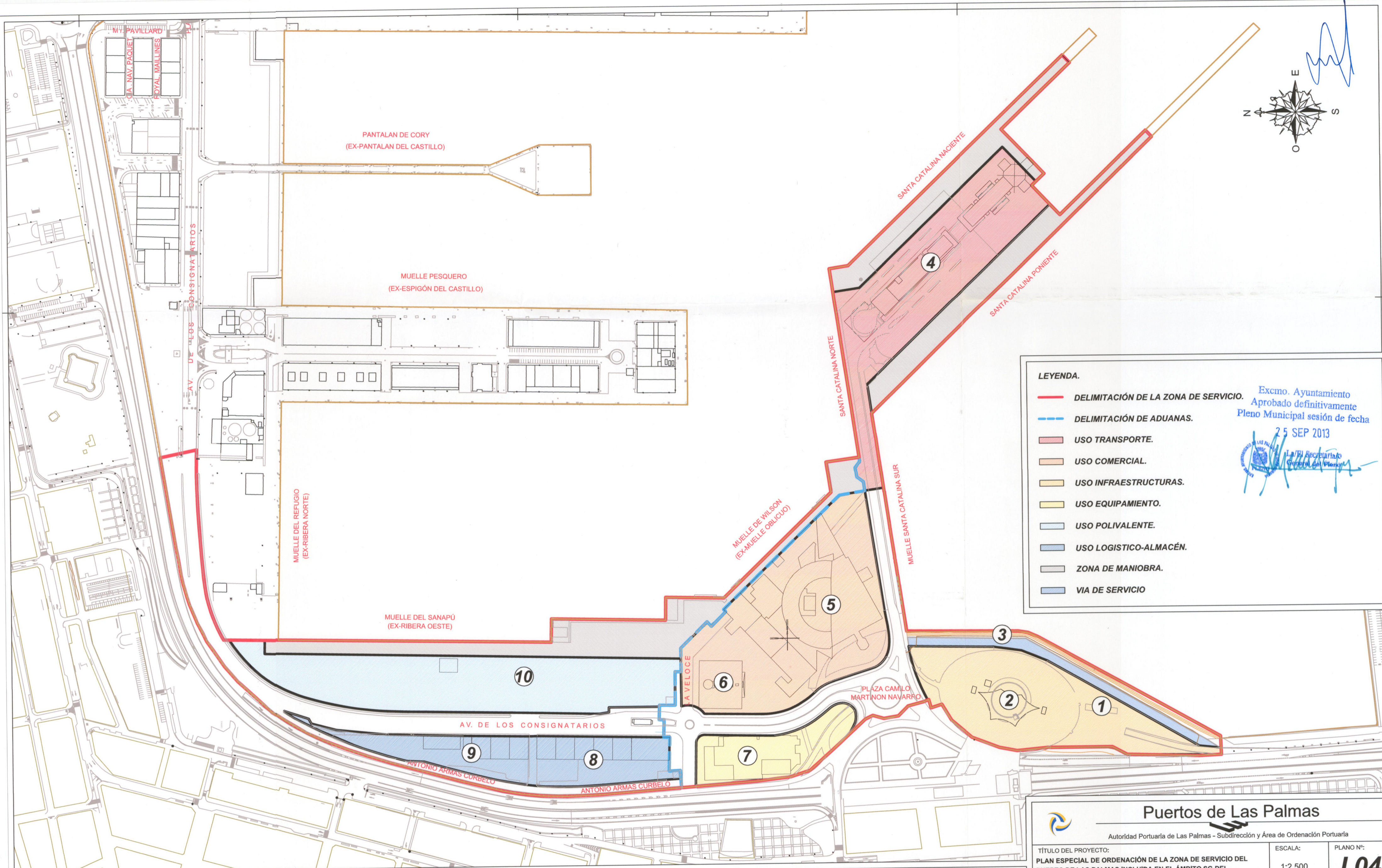
**ACCESO 1**



**Puertos de Las Palmas**  
 Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	ESCALA: 1:2.500	PLANO Nº: <b>1.03</b>
DESIGNACIÓN DEL PLANO: <b>INFRAESTRUCTURA VIARIA Y ZONAS DE MANIOBRA.</b>	FECHA: <b>JUNIO 2013</b>	
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS <i>[Signature]</i> D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE OBRAS, CANALES Y PUERTOS <i>[Signature]</i> D. ESTEBAN DEL NERO BENÉITEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA <i>[Signature]</i> D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA





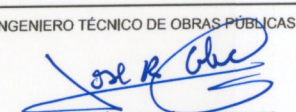
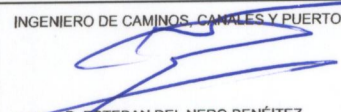

**LEYENDA.**

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- - - DELIMITACIÓN DE ADUANAS.
- USO TRANSPORTE.
- USO COMERCIAL.
- USO INFRAESTRUCTURAS.
- USO EQUIPAMIENTO.
- USO POLIVALENTE.
- USO LOGISTICO-ALMACÉN.
- ZONA DE MANIOBRA.
- VIA DE SERVICIO

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

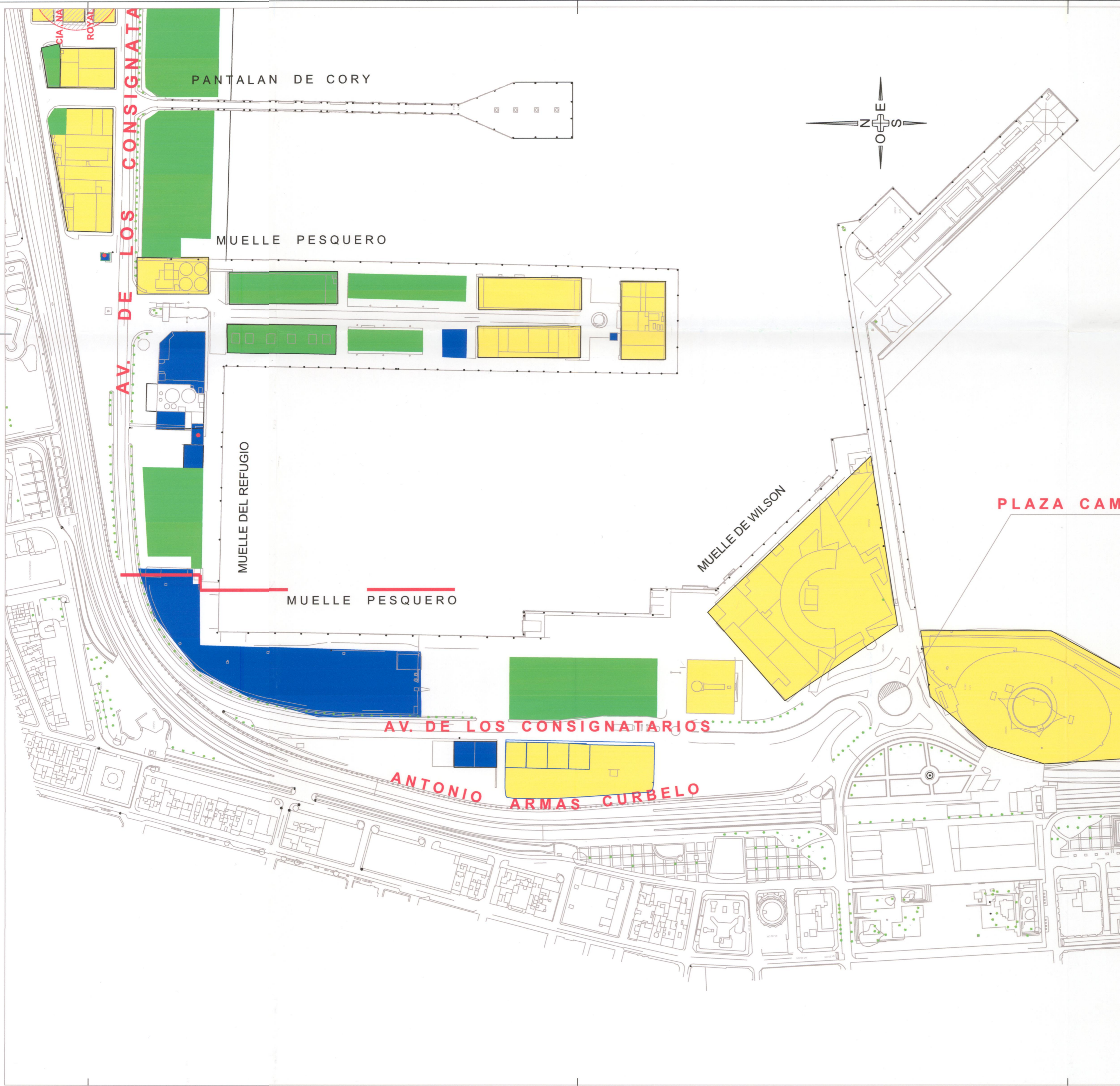
**Puertos de Las Palmas**

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

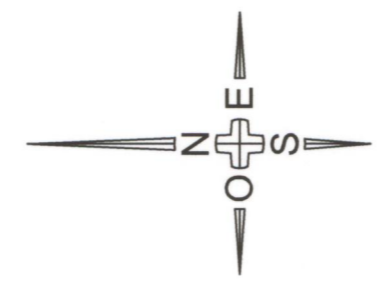
TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL          PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL          (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	ESCALA: 1:2.500	PLANO N°: <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">1.04</span>
DESIGNACIÓN DEL PLANO: <b>ZONIFICACIÓN POR USOS.</b>		FECHA: <b>JUNIO          2013</b>
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS  D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  D. ESTEBAN DEL NERO BENÉTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA  D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA



1.- GRUA TITÁN. 2.- INTERCAMBIADOR Y PLAZA DE CANARIAS. 3.- MARQUESINA. 4.- TERMINAL DE CRUCEROS. 5.- C.C. EL MUELLE. 6.- EDIFICIO DE LA FUNDACIÓN PUERTOS DE LAS PALMAS. 7.- EDIFICIO DE APARCAMIENTOS. 8.- CENTRO LOGÍSTICO DE CRUZ ROJA INTERNACIONAL. 9.- EDIFICIO PROGRAMA MUNDIAL DE ALIMENTOS. 10.- EXPLANADAS DEL MUELLE DEL SANAPÚ.

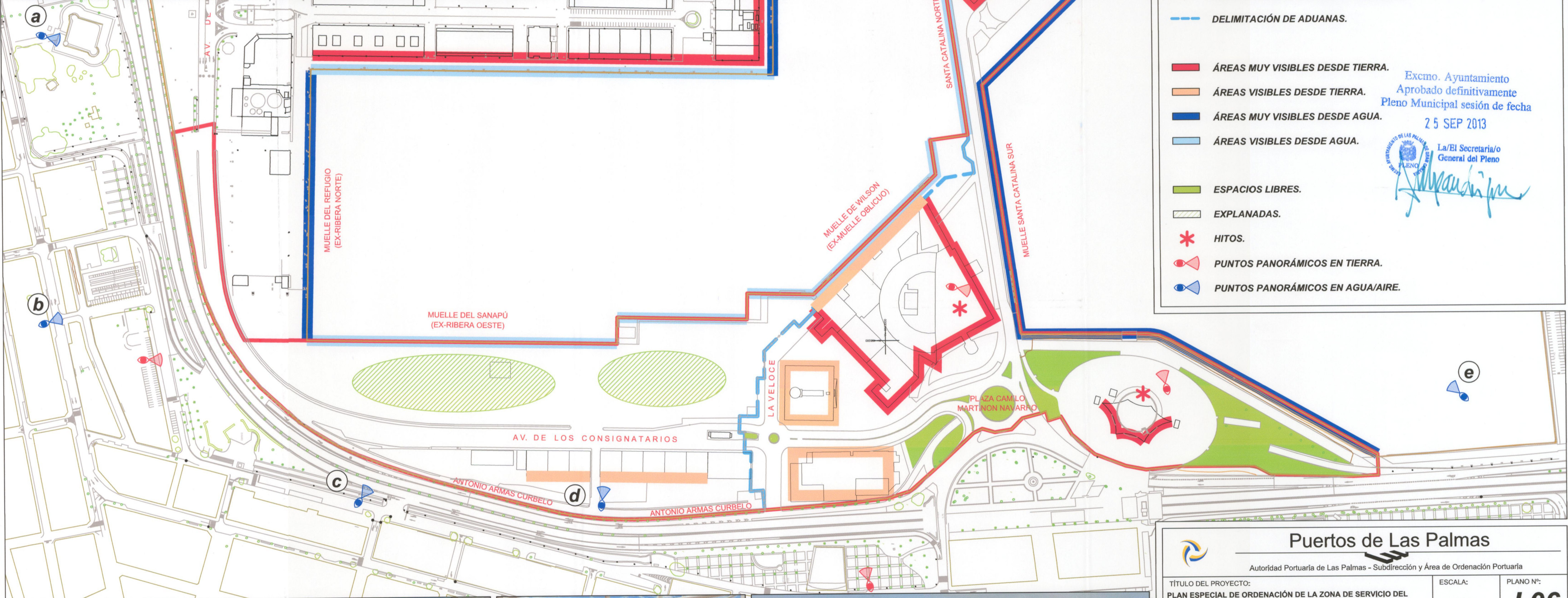
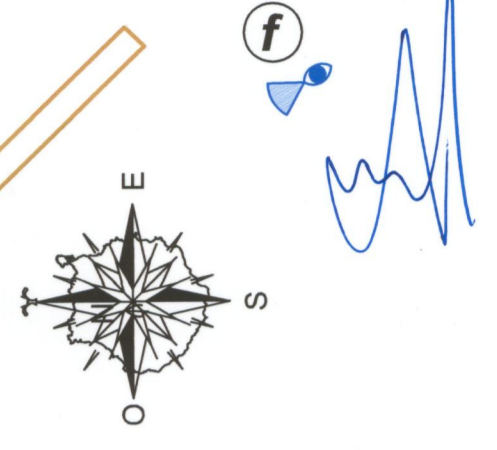


- LEYENDA.**
- CONCESIONES.
  - AUTORIZACIONES.
  - EN TRAMITACIÓN.
  - LIBRES.



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

<b>Puertos de Las Palmas</b> <small>Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</small>		
<small>TÍTULO DEL PROYECTO:</small> <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	<small>ESCALA:</small> <b>1:2.500</b>	<small>PLANO Nº:</small> <b>1.05</b>
<small>DESIGNACIÓN DEL PLANO:</small> <b>OCUPACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO.</b>	<small>FECHA:</small> <b>JUNIO 2013</b>	
<small>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS</small>  <small>D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</small>	<small>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</small>  <small>D. ETEBAN DEL NERO BENÍTEZ</small>	<small>DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA</small>  <small>D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA</small>



**LEYENDA.**

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- DELIMITACIÓN DE ADUANAS.
- ÁREAS MUY VISIBLES DESDE TIERRA.
- ÁREAS VISIBLES DESDE TIERRA.
- ÁREAS MUY VISIBLES DESDE AGUA.
- ÁREAS VISIBLES DESDE AGUA.
- ESPACIOS LIBRES.
- EXPLANADAS.
- \* HITOS.
- PUNTOS PANORÁMICOS EN TIERRA.
- PUNTOS PANORÁMICOS EN AGUA/AIRE.

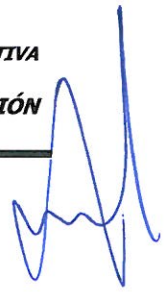
Excmo. Ayuntamiento  
 Aprobado definitivamente  
 Pleno Municipal sesión de fecha  
**25 SEP 2013**  
 La/El Secretario/a  
 General del Pleno



**Puertos de Las Palmas**

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL          PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL          (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	ESCALA: 1:2.500	PLANO N°: <b>1.06</b>
DESIGNACIÓN DEL PLANO: <b>PAISAJE PORTUARIO Y PERCEPCIÓN URBANA DEL PUERTO.</b>		FECHA: <b>JUNIO          2013</b>
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA



### III. MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN

## 6 BASES PARA LA ORDENACIÓN

### 6.1 Síntesis de conclusiones del análisis

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

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

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

#### 6.1.1 Problemas y potencialidades de la zona

##### 6.1.1.1 Problemas

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

#### Relativos a la capacidad de acogida.

- Progresivo agotamiento de la capacidad de atraque para cruceros, que hace necesaria la construcción de nuevos muelles y plataformas asociadas.
- Una franja longitudinal definida por una sucesión de espacios públicos y la autovía actúan como frontera física entre el espacio litoral y la ciudad.
- El espacio portuario, a excepción de la zona del Muelle de Santa Catalina, está delimitado por una valla perimetral
- La existencia de dos áreas diferenciadas: Muelle del Sanapu (disponible para otros usos a corto plazo) y el Muelle de Santa Catalina y Wilson (con



usos compatibles con el uso ciudadano y sin previsión de cambios a corto-medio plazo).

- En las áreas del Muelle de Santa Catalina y Wilson no parece factible la posibilidad de caducidad o traslado.

Relativos a la accesibilidad y circulación interna.

- 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 la Plaza de Camilo Martín Navarro, provocados por la escasa capacidad, concentración y volumen de tráfico existente.
- Clara articulación viaria interior del puerto pero poca claridad en los accesos a algunos muelles.
- Escasez de aparcamientos formalizados en algunas áreas en previsión de futuros usos.
- Discontinuidad y falta de tratamiento adecuado para el acceso y recorrido por el puerto.
- Inexistencia de una línea de transporte colectivo en el interior del puerto.

Relativos a los equipamientos y servicios.

- Necesidad de aumentar y regular de manera más adecuada y eficaz las plazas de estacionamiento.
- Existencia de áreas de estacionamiento no ordenado.
- Explanadas del Muelle del Sanapú sin usos ordenados.
- Escasez de equipamientos.

Relativos a la ordenación y la normativa vigente.

- El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria establece, para el área del presente Plan Especial, el "PTP2. Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria" que tiene como objetivo principal recuperar el valor y la imagen internacional de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria como capital mercantil del Atlántico.
- La entrada en vigor del PGMO dejó sin efecto para el área de los Muelles de Santa Catalina, Wilson y Sanapú las determinaciones urbanísticas que el Plan Especial de la Zona de Servicios del Puerto de La Luz establecía para la zona, y además lo integra, a todos los efectos, en el ámbito OAS-06-I "Reestructuración del Frente Portuario Santa Catalina-Sanapú".
- La situación de ausencia de Plan Especial hace que se remita al PUEP-LP donde además de delimitar la zona de servicio, asigna usos a las distintas áreas del Puerto, mediante la creación de zonas homogéneas con

vocaciones similares, dentro de la explotación portuaria pero sin ordenamiento pormenorizado.

- Ausencia de un modelo claro de distribución de actividades, que facilite una eficiente organización funcional.
- Esquema viario insuficiente ante las futuras demandas.
- Complejidad de la normativa sobre ocupación de suelo por la edificación, referida a cada área o manzana, lo que obliga a manejar cómputos globales de difícil cálculo.
- Ausencia de una diferenciación clara del carácter del viario y los equipamientos y de la capacidad de la Autoridad Portuaria para modificarlos en función de las necesidades del servicio.

#### 6.1.1.2 Potencialidades

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

- La conexión morfológica entre el ámbito del presente plan y la ciudad a través de la zona del Muelle de Santa Catalina (permitiéndose libre acceso a esta zona).
- La franja longitudinal definida por una sucesión de espacios públicos y la autovía que actúa como frontera física y espacio de transición físico-visual entre el puerto y la ciudad.
- La redelimitación del vallado perimetral.
- La riqueza tipológica de la costa correspondiente al trazado rectilíneo característico de los muelles y obras de abrigo necesarias para el desarrollo de las diferentes actividades portuarias y navales que se establecen en el ámbito.
- La existencia de grandes explanadas en el ámbito del Muelle del Sanapú en contacto directo con el litoral que contrarrestan con la situación de colmatación existente en el Muelle de Santa Catalina (Intercambiador, Terminal de Cruceros y CC el Muelle).
- La buena accesibilidad urbana y territorial.
- La existencia de grandes espacios que permiten dar solución alternativa a los problemas de congestión de los accesos de Belén María y de Plaza Camilo Martínón Navarro, provocados por escasa capacidad, concentración y volumen de tráfico existente.
- La potenciación del transporte intermodalidad (Intercambiador y futura estación de tren) y línea de transporte colectivo en el interior del puerto.
- La buena articulación viaria interior del ámbito a través de eje central.
- La ampliación del viario interior y segregación del mismo.

- La creación de áreas de aparcamientos ordenados.
- La segregación del tráfico interior y en las conexiones.
- La existencia de explanadas no edificadas en la zona del Muelle del Sanapú para ubicar usos compatibles con la finalidad del plan.
- La consolidación y aceptación de la ciudad de los usos localizados en el del Muelle de Santa Catalina y Wilson (Intercambiador, Terminal de Cruceros y CC el Muelle).
- El carácter iconográfico de la edificación del entorno constituyéndose como hitos visuales.
- 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 movimientos de 19,4 millones de toneladas de mercaderías manejadas, El Puerto de Las Palmas ha movido un total de casi 20 millones de toneladas de mercancías en sus instalaciones en el año 2.009 alcanzando un nuevo máximo, lo que le sitúa en el cuarto lugar en el conjunto de Autoridades Portuarias españolas.
- 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.
- La consecución de 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.

#### 6.1.2 Situación y tendencias de la actividad portuaria

Se considera necesario tener una visión general del tráfico portuario total en el Puerto de Las Palmas para después centrarnos en los tráficos particulares en los muelles en estudio.

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 movimientos de 19,4 millones de toneladas de mercaderías manejadas, El Puerto de Las Palmas ha movido un total de casi 20 millones de toneladas de mercancías en sus instalaciones en el año 2.009 alcanzando un nuevo máximo, lo que le sitúa en el cuarto lugar en el conjunto de Autoridades Portuarias españolas.

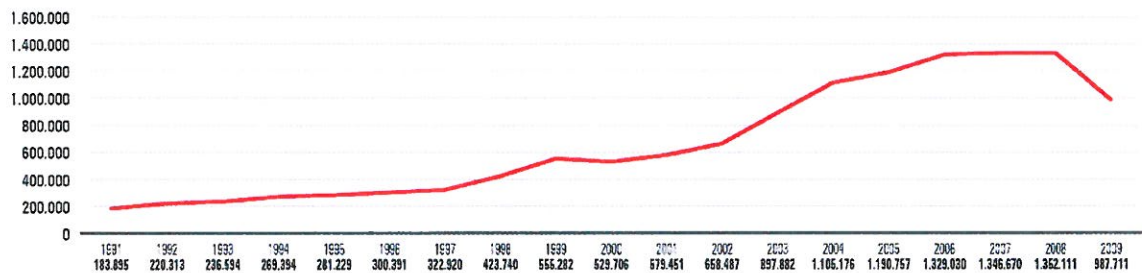
25 SEP 2013

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 a 2.000), sobre todo por la aportación de los contenedores transbordados.

PUERTO DE LAS PALMAS. (CONTENEDORES T.E.U.)

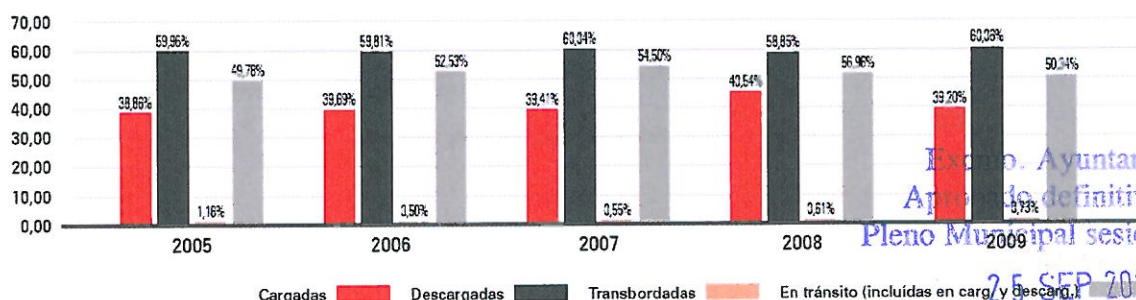


▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

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.

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



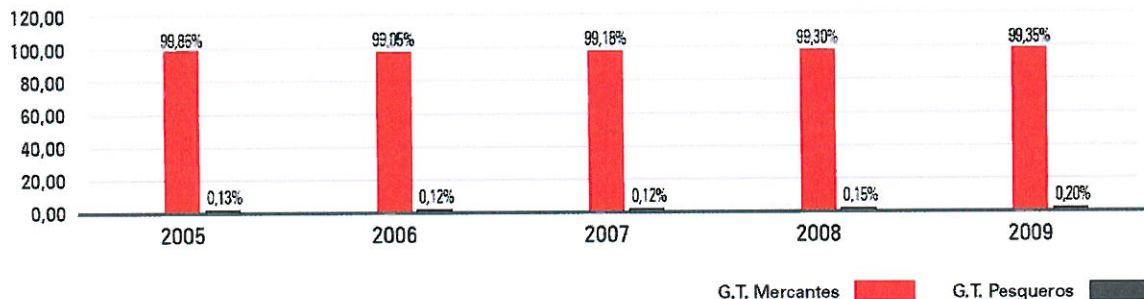
La/El Secretario/a  
General del Pleno



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.

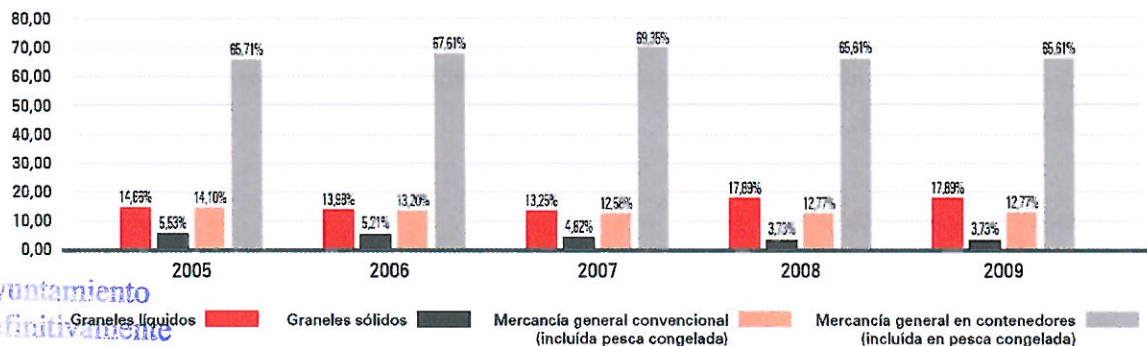
PUERTO DE LAS PALMAS. (% G.T.)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

En general se han mantenido los repartos de porcentajes de tipo de mercancías respecto al 2.005 observando un ligero incremento en los graneles líquidos.

PUERTO DE LAS PALMAS. (% TIPO MERCANCÍAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

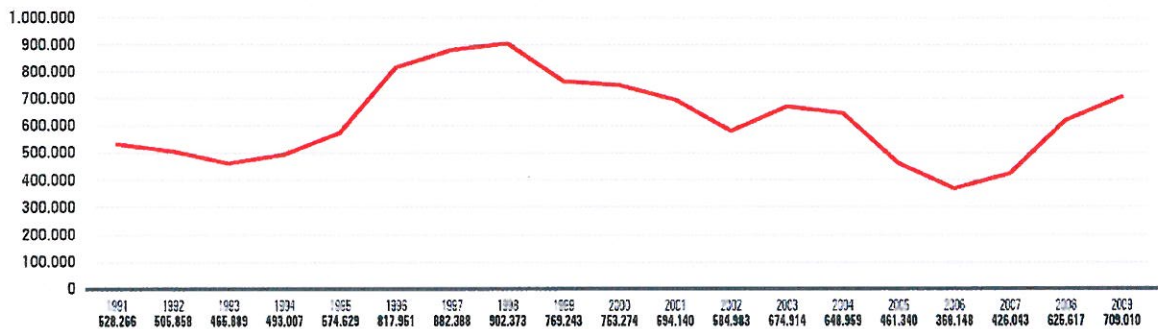
Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013

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

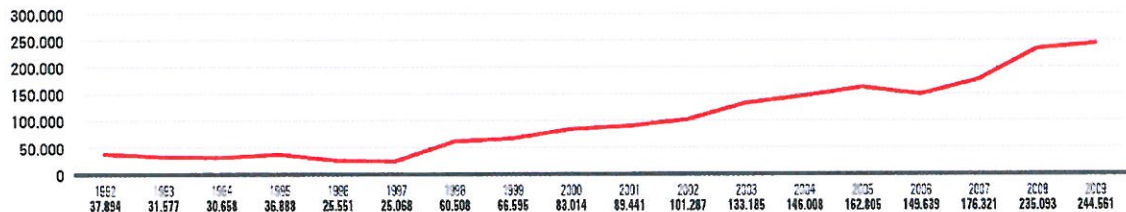
crecimiento en el período 2009 con respecto al 2008, un 13,33% más. Se ha bajado el número de pasajeros en general, sin duda por la influencia del Puerto de Agaete, si bien, el aumento de pasajeros en tráfico de cruceros ha tenido un crecimiento muy importante (un 9,63%) lo que va consolidando el Puerto 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. (TRÁFICO DE PASAJE. NO CRUCERO)



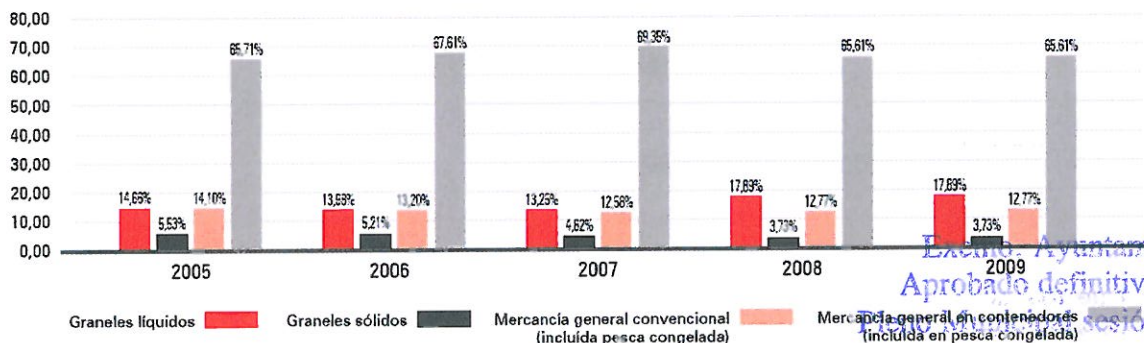
PUERTO DE LAS PALMAS. (TRÁFICO DE PASAJE. CRUCERO)



▲ 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.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Presidencia de fecha  
25 SEP 2013

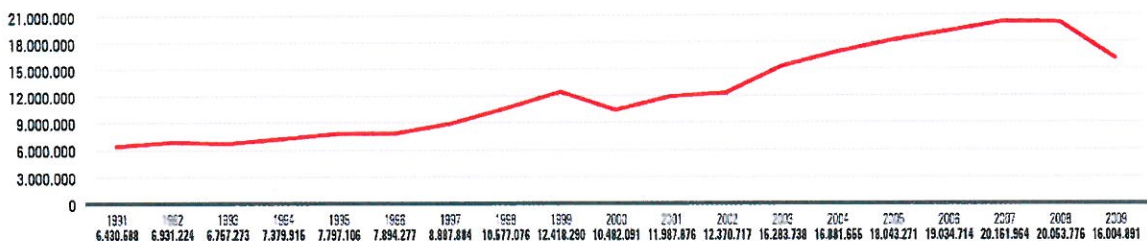
MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 151

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.

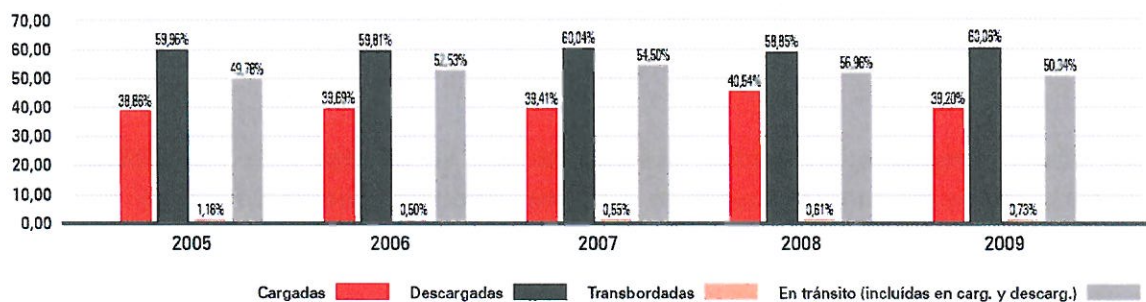
Cabe destacar, también, el importante papel que suponen las mercancías en tránsito para el puerto de Las Palmas, un 50,34 % con una cantidad superior a los 8 millones de toneladas.

PUERTOS	MERCANCIAS CARGADAS	MERCANCIAS DESCARGADAS	MERCANCIAS TRANSBORDADAS	TOTAL MOVIMIENTO	MERCANCIAS EN TRÁNSITO (incluidas en cargas y descargas)
PUERTO DE LAS PALMAS	6.274.173	9.613.186	117.532	16.004.891	8.056.697
PUERTO DE SALINETAS	17.478	970.508		987.986	
PUERTO DE ARRECIFE	176.895	1.054.934		1.231.829	803
PUERTO DEL ROSARIO	95.975	735.022		830.997	2.505
<b>TOTAL</b>	<b>6.564.521</b>	<b>12.373.650</b>	<b>117.532</b>	<b>19.055.703</b>	<b>8.060.005</b>

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



PUERTO DE LAS PALMAS. (% MOVIMIENTO MERCANCIAS)



▲ Fuente: Memoria Anual, año 2009.

### 6.1.3 Estimación de demanda de suelo

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

#### 6.1.3.1 Superficies en concesión

25 SEP 2013

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

General del PISAB

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 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.

Se estima que la demanda de suelo, en lo referente a las concesiones, se mantenga estable, considerándose la zona de las explanadas del Muelle del Sanapú como posibles áreas de expansión a medio plazo.

#### 6.1.3.2 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.

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

Se estima que la demanda de suelo, en lo referente a las autorizaciones, siga con las tendencias actuales, considerándose todo el ámbito susceptible de acoger esta situación legal.

## 6.2 Exigencias del Entorno

Lógicamente, la ordenación de un puerto situado en una ciudad no puede hacerse sin considerar las exigencias que el entorno urbano plantea al espacio portuario. En el caso de Las Palmas de Gran Canaria, la necesidad de hacer esta evaluación de exigencias urbanas sobre el espacio portuario es evidente si se tiene en cuenta:

Por una parte, el hecho de que el puerto de Las Palmas es un puerto complejo (tráficos de mercancías diversas, pasajeros, pesca, avituallamiento, etc.), que lo hace dependiente de una ciudad que ofrezca un alto y variado nivel de servicios administrativos, técnicos, financieros, personales, de ocio, etc.

Por otra, el reducido hinterland terrestre del puerto, la isla de Gran Canaria, y la concentración de la demanda en el entorno de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria, lo que le hace fuertemente dependiente de ésta.

También, la localización del puerto en un fondo de saco urbano, sobre el istmo y costa oriental de la península de La Isleta, de forma que todo el tráfico terrestre con origen o destino en éste tiene que atravesar buena parte de la ciudad.

Finalmente, el carácter de centro urbano y de ocio que han ido adquiriendo los alrededores del puerto, apoyándose en la playa de Las Canteras, por el oeste, y en el Paseo Marítimo por el Este.

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

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

Respecto a los primeros, es decir, a la presión de la ciudad por utilizar algunos tramos de la zona de servicio para actividades urbanas (ocio, paseo, etc), las exigencias concretas

en el caso de Las Palmas de Gran Canaria han encontrado solución en las determinaciones contenidas en el Plan General, en las que, el área de Santa Catalina ha quedado formalmente calificada de "Centro Recreativo y de Negocios" y destinada por tanto a actividades urbanas y a las portuarias compatibles con ellas, mientras que, los ámbitos OAS-04 y OAS-05, se han reservado para el mantenimiento y desarrollo del puerto comercial y sus zonas de actividad asociadas.

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

### 6.2.1 Gestión del Tráfico generado por el Puerto

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

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

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

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

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

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

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

En cuanto a la salida por la Plaza Camilo Martínón Navarro, se producen retenciones puntuales localizadas en el cruce de intersección e incorporación a la Calle Luis Morote y a la Calle León y Castillo causadas específicamente por el tráfico portuario. Ésta en ocasiones puntuales se ve también colapsada por la combinación con el tráfico urbano generado en el área (automóviles que van centro comercial, autocares vinculados a la actividad cruceística y actividades lúdico-culturales realizadas en el Parque de Santa Catalina) que a su vez generan retenciones en las vías de acceso al Muelle de Santa Catalina y en la Avenida de los Consignatarios a la altura del centro comercial.

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

Las retenciones en la Avenida Marítima se producen al sur de la Base Naval, allí donde confluyen los tráficos procedentes de las distintas partes de la ciudad y los generados por la relación de éstas con las áreas turísticas del sur de la Isla, el aeropuerto y las zonas industriales próximas. En ese conjunto, el tráfico portuario, con origen o destino en el puerto, constituye sin duda una fracción relevante, pero no decisiva, ya que no parece

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La Jefe de Oficina  
General del Puerto

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

que deba suponer más del 15% del total<sup>7</sup>, un porcentaje que no ha crecido en los últimos siete años.<sup>8</sup>

En definitiva, la mejora de las condiciones de la circulación en los tramos más congestionados de la Avenida Marítima no es responsabilidad exclusiva, ni principal del puerto, sino de la condición de fondo de saco que, también, en cierta medida, tiene la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria en relación a la Isla. Y, en ese contexto, la circunvalación a Las Palmas de Gran Canaria, parecen haber solucionado parcialmente las condiciones de circulación en el vial más importante de la ciudad y de la Isla.

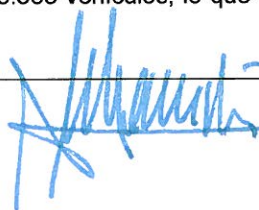
En cualquier caso, debe subrayarse que la morfología de Las Palmas de Gran Canaria y la estructura de su sistema viario, en gran medida dependiente del corredor costero, harán siempre muy difícil responder a la creciente demanda de movilidad rodada en la ciudad. La congestión será, probablemente, una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

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

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

<sup>7</sup> De acuerdo con los aforos realizados por la Autoridad Portuaria, en marzo de 2001, la suma de las entradas y salidas por Belén y María variaron a lo largo de una semana entre 9.000 y 26.000 vehículos diarios, mientras las de Santa Catalina lo hicieron entre 2 y 3.000, lo que podría situar la IMD del tráfico portuario entre 20.000 y 26.000 vehículos. Por su parte, la IMD en la Autovía Marítima (estación C-101, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas) fue en 2001 de 160.073 vehículos. El porcentaje de la primera en la segunda se situaría por tanto entre el 12,5% y el 15 %.

<sup>8</sup> Aunque no se dispone de datos concluyentes al respecto, los disponibles parecen indicar que, en efecto, el tráfico generado por el puerto no ha incrementado su importancia relativa en el conjunto del que circula por la Autovía Marítima. Este último, ha pasado de 119.679 vehículos diarios, en 1995, a 151.173, en 2001, entre Juan XXIII y Torre Las Palmas, lo que supone un incremento del 26,9 % . Por su parte, en 1994, año para el que se dispone de datos diarios durante el mes de julio, en el puerto, la semana de mayor tráfico se alcanzaron en el acceso de Belén María 118.215 vehículos, entre entradas y salidas, mientras, en la semana para la que se dispone de datos en 2001 (16-22 de marzo para las entradas y 30 de marzo-5 de abril para las salidas), la suma de entradas y salidas registró 125.363 vehículos, lo que supone un incremento de apenas un 6%.



25 SEP 2013

La/El Secretario/a

MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 157



En estas condiciones, aunque en Las Palmas de Gran Canaria pueda actuarse en el futuro para reducir el tráfico automóvil, como medio de reducción de la congestión y mejora de la calidad ambiental, esta reducción habrá de aplicarse fundamentalmente al tráfico ligero, para el que pueden crearse alternativas, pero no para el pesado que, en gran medida relacionado con el puerto, tendrá que seguir utilizando la red viaria urbana. Un tráfico, por otra parte, que con sus 2.000 vehículos diarios, sin apenas crecimiento en los siete últimos años, no constituye una serie amenaza para la capacidad actual de la Avenida Marítima.

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

Sintéticamente podría decirse:

- En primer lugar que, en su conjunto, ambas actuaciones suponen la incorporación de nuevo suelo útil a la zona de servicio que, conjuntamente con las 33 Has. de ampliaciones posibles, en los muelles de Reina Sofía y León y Castillo, representa un 41 % del total actual del ámbito (313 Has.) y un 38% del total de la zona de servicio.
- En segundo lugar que la zona logística de Roque Ceniciento, en La Isleta, y en parte también los rellenos de La Esfinge, están dirigidas a recibir la implantación de empresas y actividades que tengan cabida en la Zona Especial Canaria y que no deberían generar un tráfico terrestre de mercancías intenso. Éstas entrarían y saldrían fundamentalmente por mar. De esta forma, el tráfico terrestre que produciría las nuevas extensiones logísticas sería únicamente el relacionado con los puestos de trabajo y con los servicios necesarios a las empresas presentes.
- En tercer lugar, el tipo de actividades logísticas a que están destinados no requiere una alta concentración de empleo, sino que, por tratarse de actividades de almacenamiento en grandes espacios, tendrá una reducida densidad de éste, lo que significa que el tráfico ligero asociado a los empleados también será relativamente reducido.

Excmo. Ayuntamiento

Aprobado definitivamente

Pleno Municipal Sesión de fecha

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

La J.ª Secretaria/o  
Central del Pleno

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

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

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

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

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

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

- Promueva una línea de autobús interior a la zona de servicio, que recorra el conjunto de su eje viario principal, hasta la península del Nido, de carácter

gratuito, con extensiones optativas al muelle de León y Castillo y al dique Reina Sofía,

- Establezca un sistema de tarificación del aparcamiento en las zonas más congestionadas del puerto, allí donde la concentración del empleo es mayor. El pago de las tarifas, que serviría para financiar el servicio de autobuses, podría implementarse de dos maneras:
- Mediante un incremento del canon de las concesiones a cambio de reservas de plazas en el viario público.
- Mediante la introducción de un sistema de cuotas mensuales, diarias u horarias en las playas de aparcamiento de ligeros o en los viales más congestionados.
- La combinación de estas dos medidas, autobús y tarificación del aparcamiento, podría incidir sensiblemente en la generación de tráfico ligero por el puerto, reduciendo el ligado al empleo.

#### 6.2.1.1 Previsiones

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

- El crecimiento del tráfico terrestre pesado seguirá, en líneas generales, al desarrollo del tráfico portuario de mercancías, aunque atemperado por el aumento del tráfico de transbordo. De acuerdo con este criterio, si las prognosis del Plan de Utilización significarían un crecimiento entre el 75 y el 125 %<sup>9</sup> sobre el actual, podría estimarse entre un 50-100% su repercusión sobre el tráfico pesado terrestre.
- El crecimiento del tráfico de vehículos ligeros debería, también, atemperarse en el futuro con la puesta en marcha, por un lado, de un servicio de transporte público interno al puerto y, por otro, de un sistema de control del aparcamiento. Con ambos instrumentos en marcha, se estima que el crecimiento del tráfico de vehículos ligeros en el puerto podría mantenerse en torno a la mitad de ritmo que

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

25 SEP 2013

<sup>9</sup> La previsión de incremento desde 1997 al 2017 de 14 a 21 M de Tm, en el tráfico total de mercancías, habría de reducirse en 3,4 M, por el aumento ya experimentado hasta el 2001 y dividirse por el tonelaje total movido en ese año, 13,95 M de Tm. El crecimiento desde el 2001 hasta el año horizonte se situaría, por tanto, entre el  $(14-3,4) \times 100 / 13,95$ , es decir, aproximadamente 75% y  $(21-3,4) \times 100 / 13,95$ , es decir, aproximadamente el 125%.

las mercancías previsto en el Plan de Utilización, por lo que puede suponerse que se incrementaría para el año horizonte, entre un 40 y un 60%.

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

Previsiones de generación de tráfico terrestre.				
Intensidad		2001	2017	
			Mínima	Máxima
Semanal	Ligeros <sup>10</sup>	100.291	140.407	160.465
	Pesados	25.072	37.608	50.144
	Total	125.363	178.015	210.609
Media día Laborable	Ligeros	17.371	24.319	27.793
	Pesados	4.343	6.514	8.686
	Total	21.714	30.833	36.479
Hora punta	Ligeros	875	1.225	1.400
	Pesados	250	375	500
	Total	1.125	1.600	1.900

▲ Fuente propia.

## 6.2.2 Objetivos y criterios respecto el patrimonio cultural y natural

Como se ha indicado en apartados anteriores dentro del ámbito territorial de este plan no existen elementos patrimoniales naturales a proteger, más allá de los ejemplares de palmera canaria plantados en diversos corredores peatonales o jardines localizados en estos terrenos.

Por otro lado, las edificaciones que conforme a este plan puedan levantarse no afectarán a la visión que sobre el patrimonio que representa el paisaje protegido de la Isleta, ya que están estarán reguladas por las limitaciones urbanísticas de este plan, y deberán, así

<sup>10</sup> No se conoce el porcentaje concreto de ligeros o pesados en cada uno de los períodos considerados en este cuadro. Se ha utilizado en todos ellos, los correspondientes a la medición realizada el 15 de marzo del 2001, en el que el porcentaje de pesados sobre el total de los vehículos, excluidas bicicletas y motocicletas alcanzó el 19,97%.

mismo, ajustarse a la ordenanza establecida en el PGO de Las Palmas de Gran Canaria vigente.

Con respecto al patrimonio cultural, también se comentó en el apartado anterior que más allá de considerar el muelle Santa Catalina como tal, como patrimonio histórico, al igual que la Grúa Titán, no existen en el interior del ámbito a ordenar elementos catalogados con esta tipología y rango.

No obstante y desde esta consideración, los objetivos principales de este Plan Especial se orientan al desarrollo de una ordenación territorial que facilite la integración de forma adecuada, de cada una de las áreas funcionales del puerto en el entorno en el que se encuentra, ya que se tiene en cuenta su apreciación popular como valor patrimonial histórico.

Este procedimiento de integración se llevará a cabo mediante la adecuación de las actuales instalaciones portuarias, propiciando un mejor acondicionamiento de los muelles Sanapú y Wilson y explanadas, viales, accesos y paseos. Se pretende de la misma forma, potenciar el área de encuentro puerto y ciudad en el entorno del Muelle Santa Catalina y Plaza de Canarias mejorando este espacio mediante el tratamiento, dotaciones y mantenimiento adecuado. Con la finalidad de que en esta espacio puedan coexistir gratamente actividades de carácter urbano (lúdicas y recreativas) compatibles con los usos y actividades portuarias que se desarrollaran en toda esta zona. Actuaciones que además de reducir las actuales afecciones podrán contribuir a la mejora del paisaje y de las relaciones afectivas puerto y ciudad.

Siendo el principal objetivo la adaptación de la ordenación a las necesidades actuales de estas instalaciones y espacios portuarios, y conforme a las particularidades y criterios expresados se describen una serie de actuaciones a promover:

- Garantizar la protección y conservación de los valores ambientales y paisajísticos, elementos urbanísticos y piezas arquitectónicas significativas dentro del ámbito de estudio.
- Mantener y mejorar el acondicionamiento de aquellas áreas que por su carácter y uso presenten una mayor calidad ambiental y/o paisajística evitando afecciones o deterioro.
- Desarrollo de una ordenación adecuada intentando que la distribución de la edificación y las volumetrías propuestas para ella se distribuyan de forma que de su implantación resulte la menor afección posible sobre el paisaje.
- Promover la protección del entorno y la sensibilización medioambiental y de conocimiento, valoración y protección del patrimonio histórico portuario.
- Cumplir y exigir el cumplimiento de la normativa vigente medioambiental y de protección del patrimonio aplicable a las instalaciones, actividades y servicios.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente

Pleno Municipal sesión de 25 de Septiembre de 2013

25 SEP 2013

- Potenciación de los paseos y movilidad peatonal.
- Realización de un Plan de Etapas que permita su desarrollo.

### 6.2.3 Diagnóstico ambiental del ámbito ordenado según el ISA.

El ámbito a ordenar, como se ha expuesto en numerosos apartados en los tres documentos que conforma este Plana se constituye por un espacio antropizado donde las superficies a ordenar se han conformado desde mediados del siglo XX mediante terrenos ganados al mar.

De otra parte, como queda expresado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental, 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, como así concluye el ISA, 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.

De los datos expuestos en este Documento de información y conforme a las conclusiones del Informe de Sostenibilidad Ambiental, 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. Con la salvedad que en el ámbito aparecen ejemplares de palmera canaria (*Phoenix canariensis*) elementos vegetales que debido a su consideración como especies protegidas, aún siendo su origen la ornamentación del

área, hace que sobre los mismos se deba tener especial cuidado en el desarrollo de la ordenación prevista.

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 para la zona de interrelación puerto-ciudad donde se contempla la instalación 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, emanada del conjunto de información de este Plan (Documentos de Ordenación, Informe de Sostenibilidad Ambiental y el presente documento de Información) se puede decir que la situación ambiental actual y la futura en el medio no diferirán demasiado, pues no se van a incluir usos divergentes de 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.

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.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal

**Evaluación de las repercusiones ambientales de las determinaciones del plan**

25 SEP 2013

Este apartado se desarrolla de forma más amplia en el punto 2.5, de este documento y en el 1.6 del Informe de Sostenibilidad Ambiental.

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

MEMORIA DE JUSTIFICACIÓN 164

El espacio geográfico al que afecta este Plan Especial corresponde a la zona de servicio terrestre del puerto incluida en el Ámbito del OAS-06.

Los planes especiales no son el instrumento mediante el cual se proponen o ejecutan nuevas estructuras portuarias, sean estas dársenas, muelles, rellenos, espigón, etc. De acuerdo con la legislación vigente, el desarrollo de proyectos portuarios debe preverse y planificarse en el Plan Director del Puerto (PDI) para el caso de obras exteriores, o bien en proyectos de construcción para las obras interiores. 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.

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 urbanización o las normas urbanísticas que proponen para su zona de servicio y plataformas portuarias previamente definidas por el Plan de Utilización y Plan Director, cuyo desarrollo se someten al correspondiente procedimiento de evaluación ambiental.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a  
General del Pleno



## 7 ALTERNATIVAS

### 7.1 Alternativas de ordenación

Este punto se redacta en conjunto con el Documento de Ordenación (volumen II) y el Informe de Sostenibilidad Ambiental (volumen III)

#### 7.1.1 Alternativa 0.- No tramitar el Plan Especial

El PGOM vigente dejó si efectos las determinaciones del Plan Especial de la zona de Servicio del Puerto de Las Palmas para los terrenos excluidos de la OAS-04 que se incluían en el ámbito del OAS-06.

Sin embargo, la ausencia de determinaciones urbanísticas no significa que la Autoridad Portuaria no pueda ejercer sus competencias en materia de explotación portuaria.

Así, ante la ausencia de Plan Especial, el art. 81.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, para el otorgamiento de concesiones administrativas, nos remite al Plan de Utilización o Delimitación de Espacios y Usos Portuarios según el caso.

La no tramitación del Plan Especial nos mantendría en la situación actual en que la ausencia de determinaciones urbanísticas supone una indefinición que limita no solo el desarrollo portuario de este ámbito sino que tampoco permite el desarrollo de las expectativas que se han puesto de manifiesto tanto por parte del Gobierno Insular, a través del PIO, como el Municipal a través del Plan General.

Los usos permitidos serían, por lo tanto:

- el Comercial Portuario Polivalente para la Explanada del Muelle Sanapú;
- el Complementario terciario para la Explanada del Muelle de Wilson y la Plaza de Canarias;
- el Comercial Pasajeros y Ro-Ro en el Muelle de Santa Catalina; y,
- el Complementario Almacenaje Logístico para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima.

Estos usos deben ser entendidos desde la definición contenida en el propio documento del PUEPO, en su caso, en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la

Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretaria/o  
General del Pleno

### 7.1.2 Alternativa 1.- Determinaciones del anterior Plan Especial.

Esta alternativa recupera las determinaciones del Plan Especial de la zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas que el PGOM vigente dejó sin efecto para los terrenos excluidos de la OAS-04 que se incluían en el ámbito del OAS-06.

De esta manera, los usos y determinaciones serían, por lo tanto:

- el Comercial (Almacenamiento. Tinglados y almacenes) para la Explanada del Muelle Sanapú con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 15 m.
- el Administrativo-Comercial ( Oficinas y usos Complementarios) para la Explanada del Muelle de Wilson y la Plaza de Canarias; con una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 1,26 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 120 m
- el Administrativo-Comercial (Comercial, Recreativos y usos complementarios) para el espacio ocupado por la Plaza de canarias; con una ocupación del 9 % sobre rasante y el 100 % bajo rasante, una edificabilidad de 0,09 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 12 m
- el Administrativo-Comercial (Instalaciones varias y aparcamientos) para el espacio ocupado por el parking desmontable; con una ocupación del 4 %, una edificabilidad de 0,04 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 6 m
- el de Pasajeros (Estaciones marítimas) en el Muelle de Santa Catalina; con una ocupación del 27 %, una edificabilidad de 0,60 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 12 m
- el Comercial (Pertrechos y Almacenamiento. Naves) para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 10 m.

Estas determinaciones y usos podrían dar respuesta a determinadas actividades portuarias actuales, sin embargo, no responden a las expectativas de explotación portuaria como tampoco lo hacen a las demandas descritas desde los instrumentos de ordenación de orden jerárquico superior al Plan Especial.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretario/a  
General del Puerto

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

### 7.1.3 Alternativa 2.- Incorporación de actividades compatibles con el uso ciudadano

Esta alternativa parte de la Alternativa 1 e incorpora una serie de usos que acercan la Zona de Servicio a la ciudad compatibilizando usos portuarios con otros de interacción Puerto Ciudad.

De esta manera, los usos y determinaciones serían, por lo tanto:

- En la Explanada del Muelle de Sanapú se mantiene su tramo norte para los usos actuales de tráfico interinsular y Ro Ro admitiéndose, exclusivamente, los usos de almacenamiento descubierto, maniobra y manipulación de mercancías. En el tramo central se admiten usos terciarios y dotacionales, así como, Náutico Deportivos. Mientras que el tramo sur se incorpora, a todos los efectos, a la Explanada del Muelle de Wilson. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 15 m
- En la Explanada del Muelle de Wilson que se extiende hasta la explanada del Muelle de Sanapú, el uso propuesto es el de Terciario-Oficinas; con una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 1,26 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 120 m
- el uso terciario-dotacionales para el espacio ocupado por la Plaza de Canarias; con una ocupación del 9 % sobre rasante y el 100 % bajo rasante, una edificabilidad de 0,09 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 12 m
- el de Pasajeros (Estaciones marítimas) en el Muelle de Santa Catalina; con una ocupación del 27 %, una edificabilidad de 0,60 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 12 m
- el Comercial (Pertrechos y Almacenamiento. Naves. Equipamientos) para la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,0 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 10 m.

Al igual que en la Alternativa 1, se mantienen las determinaciones que en su momento estableció el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de La Luz y Las Palmas y los usos podrían dar respuesta a determinadas actividades portuarias actuales y responden a las nuevas expectativas de explotación portuaria. Sin embargo, no permitiría el desarrollo de las expectativas para el Frente Portuario tal y como las plantean los planes insulares y locales vigentes.

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

La/El Secretario/a  
General del Pleno

#### 7.1.4 Alternativa 3.- Desarrollo del Frente Portuario de Las Palmas

Esta alternativa parte de la Alternativa 1 y desarrolla la Alternativa 2 para responder fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.

Se pretende, por lo tanto, con esta ordenación "conseguir una buena integración entre el Puerto y la Ciudad, permitiendo la penetración de la trama urbana en las áreas operativas del Puerto, sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad".

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito OAS-06, del Plan General, y que debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular.

En efecto, el Plan Insular de Ordenación "establece para este área, en función de su posición, una operación estratégica cuyo objetivo es la introducción de modernas actividades empresariales y de reserva, dándole carácter vinculante por la importancia que tiene para el futuro desarrollo de la ciudad y de la isla".

En este sentido, el Plan Especial pretende flexibilizar la ordenación de forma que sean admisibles las soluciones que desde estos planes se provean y también se admitan los usos actuales, en tanto en cuanto se trasladan a nuevos emplazamientos y se desarrollan los mencionados planeamientos.

Así mismo, se han ajustado las determinaciones urbanísticas a parámetros que respondan al desarrollo deseado consumiendo menos del 50 % de los aprovechamientos que establece el Plan General de Ordenación para todo el ámbito. Por tanto, también desde el punto de vista medioambiental, es la de menor impacto.

De esta manera, los usos y determinaciones propuestos son:

- A la Explanada del Muelle de Sanapú se le asignan los usos Terciario y Dotacional, del Plan General, y Náutico-Deportivo, maniobra y manipulación de mercancías, Logístico e Instalaciones Técnicas Portuarias que han sido definidos en el propio documento del Plan Especial. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 20 m. en la intención de mantener esta zona como un lugar permeable con abundancia de espacios abiertos.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

La/El Secretar/a/o  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

- Al espacio anterior se le incorpora (con mismos usos y determinaciones) la franja situada entre la Avda. de los Consignatarios y la Autovía Marítima, con la finalidad de atender los usos actuales y permitir futuras soluciones al Frente Portuario.
- Los usos Terciario y Dotacional del Plan General son los propuestos para el espacio ocupado por la Plaza de Canarias., si bien, este espacio se une a los dos anterior con los que coincide en su finalidad y vocación. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 9 % sobre rasante (100 % bajo rasante), una edificabilidad de 0,09 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 12 m.
- El tramo sur de la Explanada del Sanapú se incorpora, a todos los efectos, a la Explanada del Muelle de Wilson. En este espacio son el de Terciario, Dotacional, del Plan General e Instalaciones Técnicas Portuarias que han sido definidos en el propio documento del Plan Especial. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 60 %, una edificabilidad de 1,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 50 m
- Para atender la actividad de Pasajeros y Cruceros, se proponen para el Muelle de Santa Catalina el uso Dotacional del Plan General a los que se añaden los de Náutico Deportivo, Maniobra y Manipulación de mercancías e Instalaciones Técnico Portuarias. Las determinaciones propuestas serán: una ocupación del 50 %, una edificabilidad de 0,85 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> y altura máxima de 20 m.

Una característica importante de esta alternativa respecto a las anteriores es el tratamiento que se le da a los viales.

En este caso, los viarios principales y los nodos de conexión serán vinculantes pero sólo en su existencia, a fin de asegurar la funcionalidad del conjunto. No lo serán desde el punto de vista del trazado y diseño.

Esta decisión tiene su base en la naturaleza de Dominio Público que tienen todos los espacios de la Zona de Servicio Portuaria tal y como se explicará más extensamente en el apartado 2.1.3. de la memoria de Ordenación.

En los puertos, no existe la propiedad privada, siendo toda la zona de servicio de dominio público, en la que, la Autoridad Portuaria es la única gestora del suelo y no se generan, por tanto, plusvalías inmobiliarias. Por otra parte, los puertos constituyen áreas económicas sometidas directamente a la evolución del comercio marítimo internacional, donde la volatilidad de los tráficos y la variabilidad de la demanda exigen una continua adaptación de sus instalaciones a nuevas necesidades y, por tanto, una reconsideración continua de la propia ordenación del suelo.

Se pretende con esta ordenación combinar el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita poner en carga el conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir ese proceso de adaptación a la demanda que exige su actividad.

La experiencia de la propia Autoridad Portuaria de Las Palmas aconseja la conveniencia de esta solución teniendo en cuenta que, si bien el Plan Especial de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas aprobado en 1993 se manifestó enormemente efectivo para atender las exigencias de explotación portuaria, las únicas modificaciones puntuales que se precisaron estaban referidas a la modificación del trazado de los viarios que se consideraban vinculantes, precisamente para permitir el proceso de adaptación al que se hace referencia en el párrafo anterior.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

  
Secretaría/  
Pleno

## 7.2 Alternativa seleccionada

Se ha seleccionado la "Alternativa 3" descrita en este mismo volumen. Como ya se expuso, esta alternativa responde fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito del OAS-06.

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito OAS-06, del Plan General, y que, a su vez, debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular.

En este sentido, el Plan Especial pretende flexibilizar la ordenación de forma que sean admisibles las soluciones que desde estos planes se provean y también se admitan los usos actuales, en tanto en cuanto se trasladan a nuevos emplazamientos y se desarrollan los mencionados planeamientos.

Conforme a lo expresado en las conclusiones que sobre este apartado hace el Informe de Sostenibilidad Ambiental, la elección de la alternativa final (alternativa 3) deriva de un largo proceso de adaptación a los distintos planes y proyectos que se han ido desarrollando en el sector. De modo que la alternativa 3 (desarrollada en este Plan Especial) recoge todas las determinaciones definidas previamente, y por tanto resulta ser la más adecuada tanto ambiental como urbanísticamente.

En cualquier caso es importante recordar en lo referido a los valores ambientales que la ordenación propuesta no modifica (no empeora ambientalmente) la situación actual sino que con la adopción de las determinaciones previstas logrará una mejora sustancial del ámbito, especialmente en lo referido a la ordenación y aspectos paisajísticos y a la interacción entre el puerto y la ciudad, ya que en la zona se definen superficies destinada a la compatibilidad e integración de los usos haciendo del puerto un valor importante para la ciudad. Refuerza este objetivo que en el entorno Muelle Santa Catalina - Plaza de Canarias se definen superficies de muelle, de espacios libres y de ocio, lográndose de este modo, que la zona de interrelación suponga una zona de interés tanto para la población residente como visitante.

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

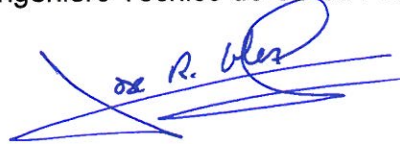


La/El Secretario/a  
General del Pleno



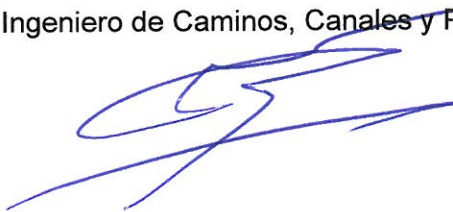
En Las Palmas de Gran Canaria, a junio de 2013

El Ingeniero Técnico de Obras Públicas



D. José Ramón González Morales

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos



D. Esteban Del Nero Benítez

El Director de la Autoridad Portuaria

D. José Miguel Pintado Joga

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



La/El Secretario/a  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

**AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS**

#### IV. PLANOS DE ALTERNATIVAS.

##### 8 Índice de planos de alternativas.

A.01.- ALTERNATIVA CERO. PUEP LAS PALMAS.

A.02.- ALTERNATIVA 1.

A.03.- ALTERNATIVA 2.

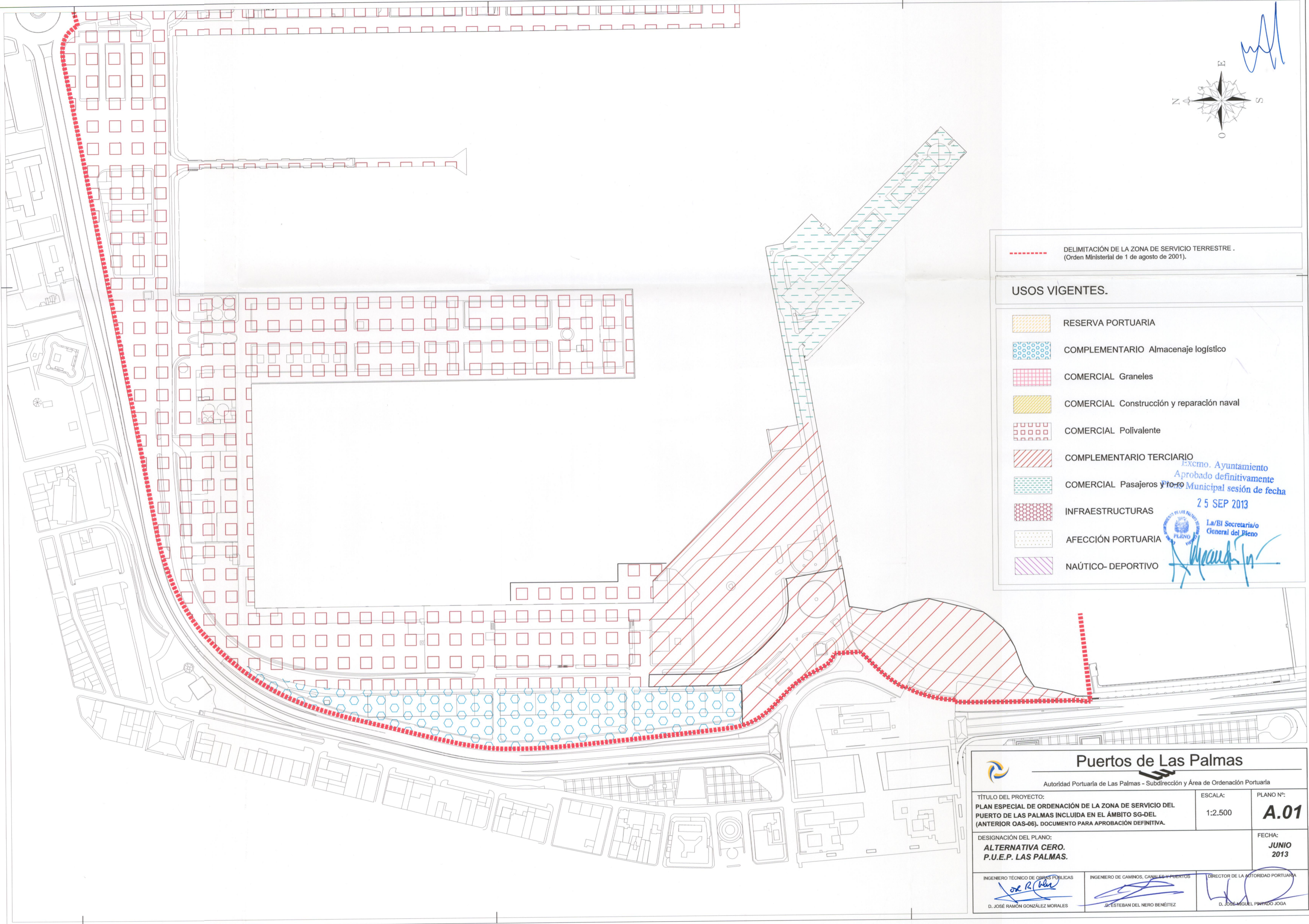
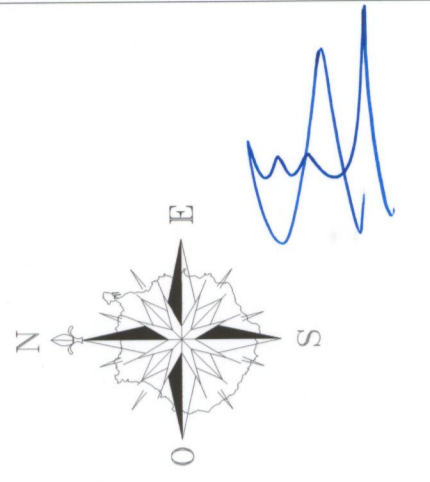
A.04.- ALTERNATIVA 3.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/o  
General del Pleno


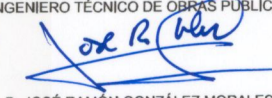
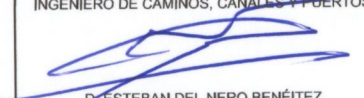



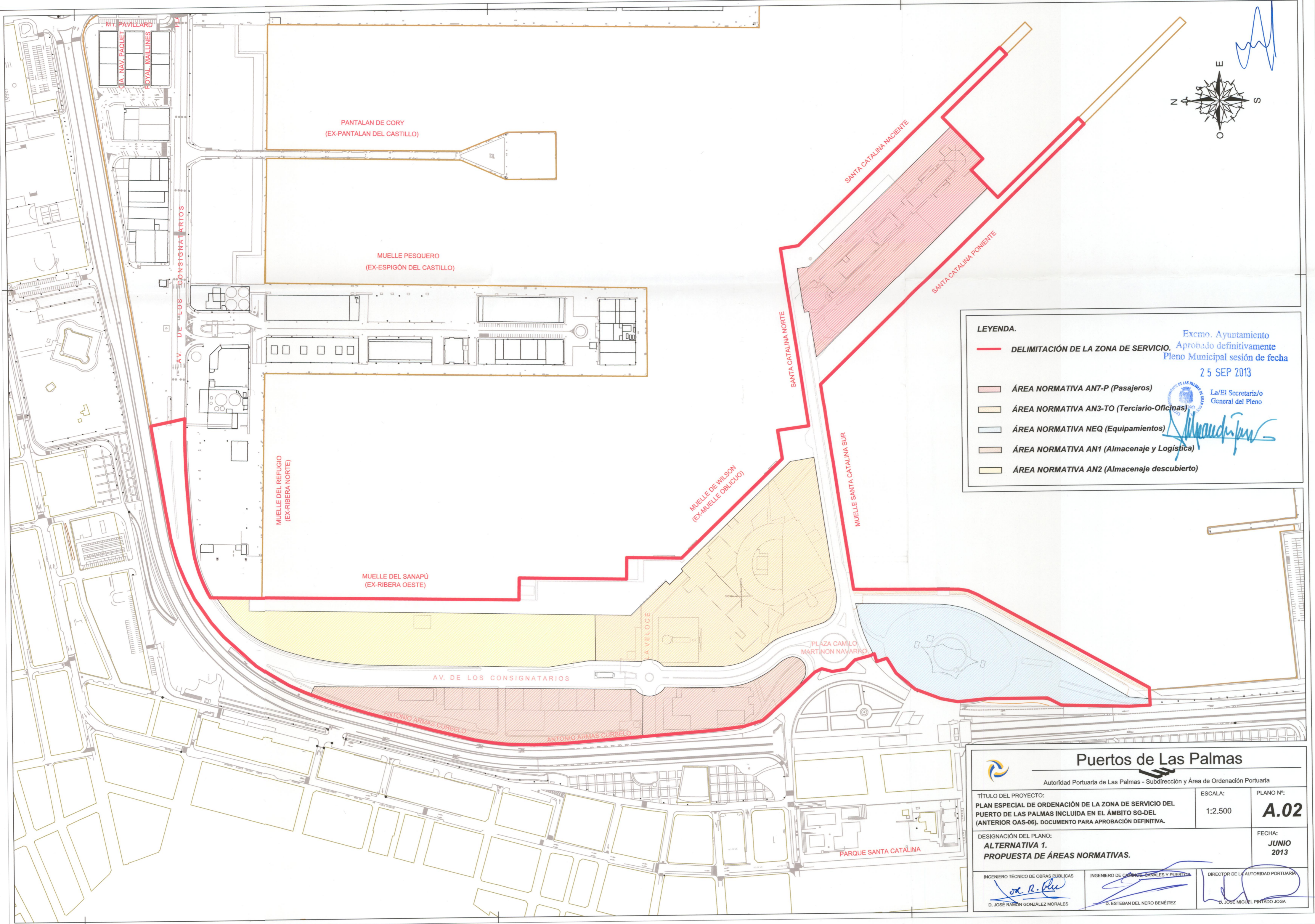
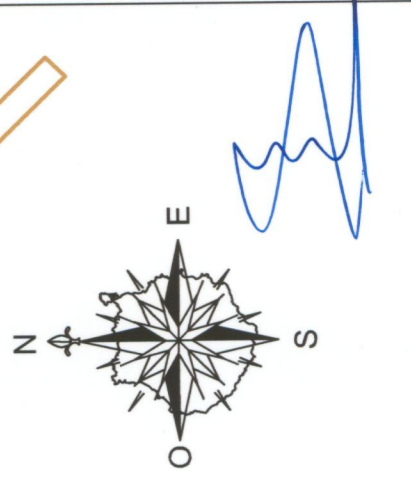
----- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE .  
(Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001).

**USOS VIGENTES.**

-  RESERVA PORTUARIA
-  COMPLEMENTARIO Almacenaje logístico
-  COMERCIAL Graneles
-  COMERCIAL Construcción y reparación naval
-  COMERCIAL Polivalente
-  COMPLEMENTARIO Terciario
-  COMERCIAL Pasajeros y Turismo
-  INFRAESTRUCTURAS
-  AFECCIÓN PORTUARIA
-  NAÚTICO- DEPORTIVO

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


 <b>Puertos de Las Palmas</b> <small>Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</small>		
<small>TÍTULO DEL PROYECTO:</small> <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL          PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL          (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	<small>ESCALA:</small> <b>1:2.500</b>	<small>PLANO Nº:</small> <b>A.01</b>
<small>DESIGNACIÓN DEL PLANO:</small> <b>ALTERNATIVA CERO.          P.U.E.P. LAS PALMAS.</b>	<small>FECHA:</small> <b>JUNIO          2013</b>	
<small>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS</small>  <small>D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</small>	<small>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</small>  <small>D. ESTEBAN DEL NERO BENÉTEZ</small>	<small>DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA</small>  <small>D. JOSÉ MIGUEL PINEDO JOGA</small>



**LEYENDA.**

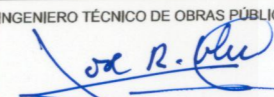
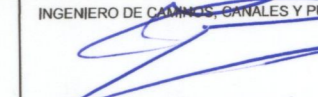

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- ÁREA NORMATIVA AN7-P (Pasajeros)
- ÁREA NORMATIVA AN3-TO (Terciario-Oficinas)
- ÁREA NORMATIVA NEQ (Equipamientos)
- ÁREA NORMATIVA AN1 (Almacenaje y Logística)
- ÁREA NORMATIVA AN2 (Almacenaje descubierto)

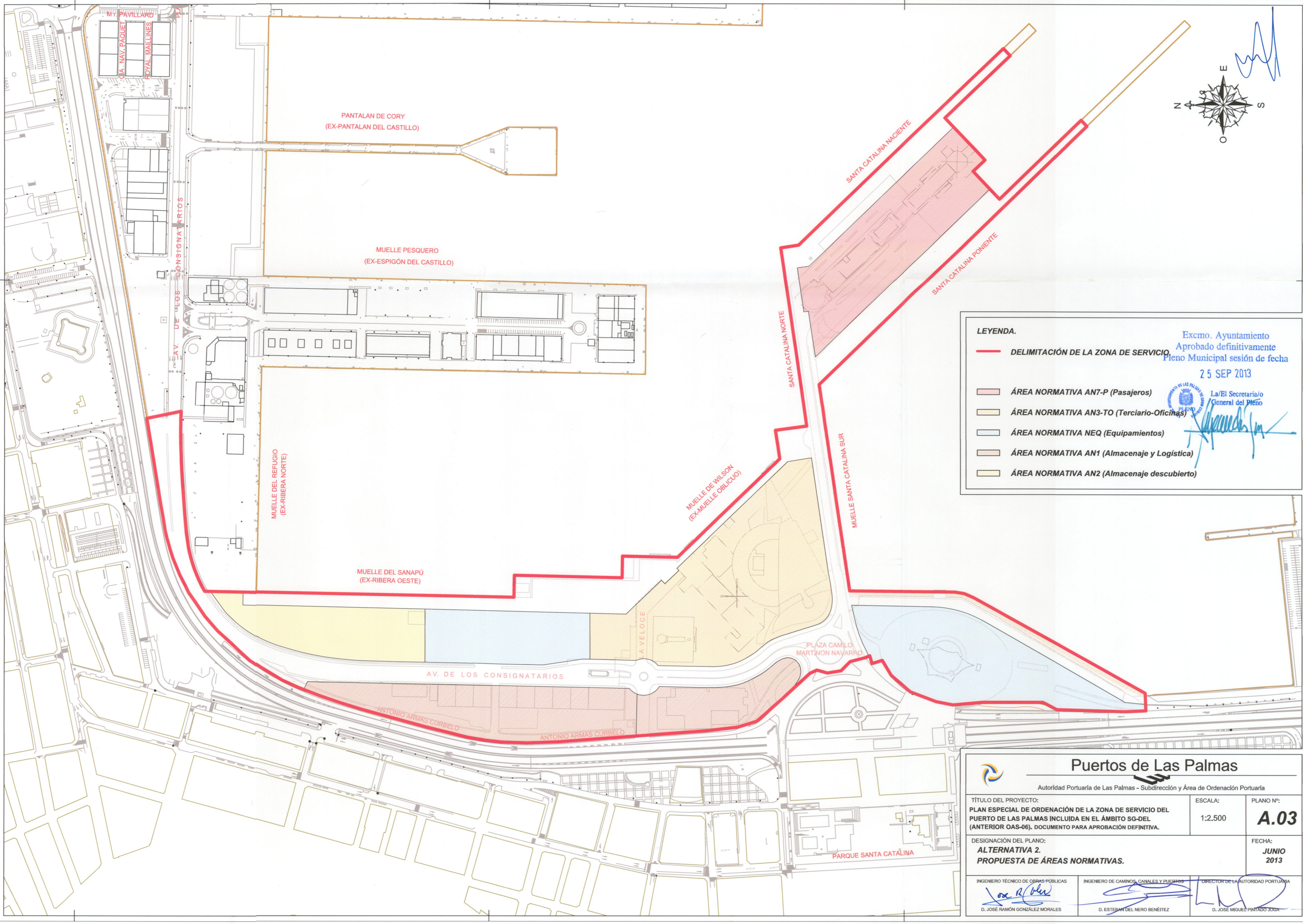
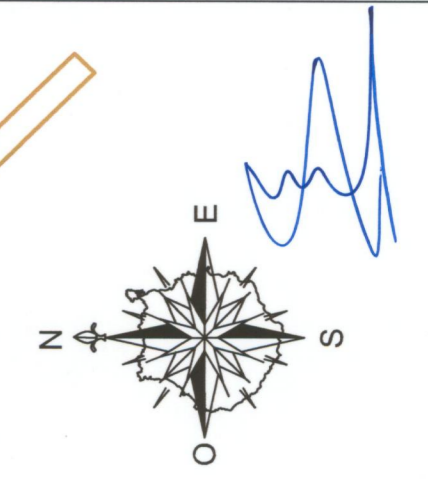
Excmo. Ayuntamiento  
 Pleno Municipal sesión de fecha  
 25 SEP 2013

La/El Secretario/a  
 General del Pleno



**Puertos de Las Palmas**  
 Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria


TÍTULO DEL PROYECTO: PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.	ESCALA: 1:2.500	PLANO Nº: <b>A.02</b>
DESIGNACIÓN DEL PLANO: <b>ALTERNATIVA 1. PROPUESTA DE ÁREAS NORMATIVAS.</b>	FECHA: <b>JUNIO 2013</b>	
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS  D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE OBRAS PÚBLICAS Y PUERTOS  D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA  D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOSÁ



**LEYENDA.**

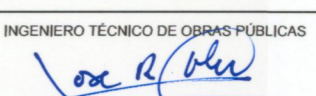


- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO
- ÁREA NORMATIVA AN7-P (Pasajeros)
- ÁREA NORMATIVA AN3-TO (Terciario-Oficinas)
- ÁREA NORMATIVA NEQ (Equipamientos)
- ÁREA NORMATIVA AN1 (Almacenaje y Logística)
- ÁREA NORMATIVA AN2 (Almacenaje descubierto)

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



## Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL          PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL          (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	ESCALA: <b>1:2.500</b>	PLANO Nº: <b>A.03</b>
DESIGNACIÓN DEL PLANO: <b>ALTERNATIVA 2.          PROPUESTA DE ÁREAS NORMATIVAS.</b>	FECHA: <b>JUNIO          2013</b>	
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS  D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA  D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA



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 SG-DEL  
(ANTERIOR OAS-06)**

**SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA**

**VOLUMEN II. DOCUMENTO DE ORDENACIÓN**

**DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA  
JUNIO DE 2013**



*[Handwritten signature]*

## VOLUMEN II: DOCUMENTO DE ORDENACIÓN

### ÍNDICE

I.	MEMORIA DE ORDENACIÓN .....	1
1	OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL.....	1
1.1	Objetivos generales .....	1
1.2	Objetivos concretos .....	1
1.3	Alternativa elegida .....	2
2	ORDENACIÓN ADOPTADA.....	3
2.1	Instrumentos de ordenación.....	3
2.1.1	Esquema Director .....	3
2.1.2	La calificación del suelo .....	5
2.1.3	Definición red de conexión terrestre, nodos y equipamientos .....	5
2.1.4	La normativa .....	6
2.2	Esquema Director .....	7
2.3	Calificación del suelo .....	10
2.3.1	Red de conexión terrestre, equipamientos y espacios libres.....	10
2.3.2	Normativa.....	11
2.3.3	Cumplimiento del PIO-GC y del PGO-LPGC .....	14
2.4	Otros condicionantes de la ordenación.....	19
2.5	Análisis Ambiental.....	19
II.	ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO .....	21
3	INVENTARIO DE ACTUACIONES .....	21
4	PROGRAMA DE ACTUACIÓN.....	23
4.1	Asignación de actuaciones .....	23
4.2	Programación de las actuaciones de la Autoridad Portuaria .....	24
5	EVALUACIÓN ECONÓMICA DE LAS ACTUACIONES PROGRAMADAS .....	25
III.	NORMAS URBANÍSTICAS .....	27
	TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES.....	27
	Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial.....	27
	Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito.....	27
	Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general .....	27
	Artículo 3. Vigencia del Plan Especial .....	27
	Artículo 4. Revisión del Plan Especial .....	28

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

Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial .....	28
Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial .....	29
Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial .....	30
Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución .....	31
Artículo 8. Estudios de Detalle.....	31
Artículo 9. Proyectos de urbanización .....	31
Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias.....	32
Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción.....	32
Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio ..	32
Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio .....	33
TÍTULO I: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL .....	33
Capítulo Primero: Ordenación del suelo .....	33
Artículo 14. Instrumentos de ordenación .....	33
Capítulo Segundo: Esquema Director .....	34
Artículo 15. El Esquema Director.....	34
Sección 1ª Áreas funcionales .....	34
Artículo 16. Áreas funcionales .....	34
Artículo 17. Tipos de áreas funcionales.....	34
Artículo 18. Área funcional COMPLEMENTARIO.....	35
Artículo 19. Área funcional COMERCIAL PORTUARIO .....	35
Artículo 20. Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA.....	35
Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte .....	35
Artículo 21. Accesos e infraestructuras de transporte .....	35
Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares.....	36
Artículo 22. Recintos con regímenes administrativos singulares.....	36
Capítulo Tercero: Calificación del suelo .....	36
Artículo 23. Calificación del suelo .....	36
Artículo 24. Alineaciones .....	36
Artículo 25. Normativa ambiental.....	37
TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA.....	37
Artículo 26. Normas particulares para cada área .....	37
Artículo 27. Usos pormenorizados y usos asociados .....	38
Artículo 28. Tipos de usos pormenorizados.....	38
Artículo 29. Usos pormenorizados del Plan General.....	39
Artículo 30. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo.....	40
Artículo 31. Uso pormenorizado maniobra y manipulación de mercancías.....	41
Artículo 32. Uso pormenorizado logístico .....	41

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente por el  
Pleno Municipal sesión del día 25 de Septiembre de 2013

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General de Pleno

INDICE



Artículo 33. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias .....	42
Artículo 34. Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional. ....	43
Artículo 35.- Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas.....	50
Artículo 36.- Área de Normativa AN7-P: Pasajeros .....	54
Artículo 37.- Normas Particulares de la Red de Conexiones Terrestres (RCT) ...	57
Artículo 38.- Normas Particulares para los equipamientos y espacios libres .....	60
IV. PLANOS DE ORDENACIÓN.....	63

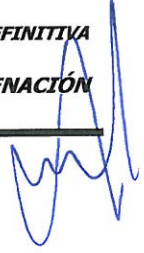
Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General del Ayuntamiento

*Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicio del  
Puerto de Las Palmas incluida en el ámbito SG-DEL  
(anterior OAS-06)*

**DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA  
VOLUMEN II: DOCUMENTO DE ORDENACIÓN**



ÍNDICE

## I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

### 1 OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL

#### 1.1 Objetivos generales

De acuerdo con la problemática detectada y las potencialidades estimadas, el principal objetivo del Plan Especial es lograr compatibilizar dos metas básicas:

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la explotación de los usos portuarios:
  - Suelo ordenado suficiente para cubrir las demandas a medio plazo y posibilitar su solución a largo plazo.
  - Adecuada distribución de actividades y funciones, con una parcelación adaptada a la gran diversidad de demandas.
  - Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes demandas.
  
- Por otro, lograr la máxima integración puerto-ciudad, de forma a:
  - Resolver la interacción puerto-ciudad en lo relativo al tráfico terrestre.
  - Reducir los posibles impactos urbanos generados por la actividad portuaria (contaminación, accidentes, etc.).
  - Mejorar la integración visual del puerto, entendido éste como paisaje al que se asoma parte de la ciudad y como puerta de entrada de quienes llegan a ella por mar.
  - Prever la posible transformación del área más urbana hacia usos de Puerto-Ciudad.

#### 1.2 Objetivos concretos

La compatibilización de esta serie de objetivos generales se traduce en los siguientes objetivos concretos:

*Relativos a los accesos y estructura viaria interna y externa:*



- Prever la incorporación de suelo de la Zona de Servicio al sistema viario externo para participar de posibles soluciones al tráfico interno y externo del puerto, estableciendo limitaciones en la zona de contacto que coadyuven para un potencial planteamiento futuro de mejora, remodelación o ampliación de la Autovía GC-1.
- Posibilitar distintos trazados del viario interno que sean capaces de acoger la demanda prevista por las nuevas actividades.

*Relativos a la ordenación:*

- Dotar de una ordenación general abierta a las múltiples posibilidades de desarrollo de la zona.

*Relativos a la Normativa:*

- Establecer una normativa diferenciada que tome en cuenta la función de cada área y su situación relativa respecto a la ciudad y al mar y su incidencia en el paisaje, mediante:
  - Una regulación de los usos que minimice los posibles impactos de las actividades.
  - Unas condiciones de edificación que hagan más transparente y de menor altura las construcciones en puntos sensibles visualmente.
- Dentro del marco anterior, permitir una gran flexibilidad en cuanto a ocupación del suelo y alturas, para dar cabida a las variadas demandas de ubicación de actividades que recibe el puerto.

*Relativos a equipamientos y servicios:*

- Crear una red de aparcamientos y regular las dotaciones mínimas en el interior de las concesiones.
- Flexibilizar la localización de las dotaciones, de forma que permita su traslado cuando ello fuera necesario para permitir una mejora en la operativa portuaria.

### 1.3 Alternativa elegida

Tal y como se ha expuesto en el apartado 8.2. del Volumen I de Información de este Plan Especial de Ordenación se ha seleccionado la "Alternativa 3" descrita en el apartado 8.1.4. del mismo volumen.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Como ya se expuso, esta alternativa responde fielmente al objetivo del Plan Especial establecido por el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria para el ámbito del SG-DEL (anterior OAS-06).

Así mismo, no se olvida que este Plan Especial desarrolla tan solo una parte del Ámbito SG-DEL, del Plan General, y que, a su vez, debe responder también a las bases establecidas para el desarrollo del Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria, del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

En este sentido, el Plan Especial pretende flexibilizar la ordenación de forma que sean admisibles las soluciones que desde estos planes se prevean y también se admitan los usos actuales, en tanto en cuanto se trasladan a nuevos emplazamientos y se desarrollan los mencionados planeamientos.

## 2 ORDENACIÓN ADOPTADA

### 2.1 Instrumentos de ordenación

Se han adoptado como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio: el Esquema Director y la Calificación del Suelo, que comprende, a su vez, la definición de la Red de Conexión Terrestre, los Equipamientos y la Normativa.

#### 2.1.1 Esquema Director

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior. Su explicitación pretende cumplir dos objetivos:

- Por un lado, contrastar y asegurar la coherencia funcional del conjunto de determinaciones concretas que el Plan Especial establece en cada área de la zona de servicio.
- Por otro, mostrar el encaje de la ordenación portuaria en el entorno territorial y urbano.

Dados sus objetivos, el Esquema Director debe reproducir, en gran parte, los contenidos del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Las Palmas, que incluye

el de Salinetas y Arinaga, y que fue aprobado por Orden Ministerial de 1 de agosto de 2001 y publicado en el BOE del 21 de agosto de 2001. Además debe ser compatible con el expediente de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, actualmente en tramitación.

Sin embargo, trata de ir más allá de una simple definición de usos globales, para configurar una ordenación de conjunto en la que puedan enmarcarse coherentemente las ordenaciones detalladas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio.

En el Esquema Director, se utilizan como elementos principales de definición de la estructura física y funcional de la zona de servicio los siguientes:

- La delimitación de la zona de servicio terrestre adoptada en el Plan de Utilización de los espacios portuarios vigente que se encuentra incluida dentro del ámbito SG-DEL del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.
- La identificación en el interior de la zona de servicio, de diversas áreas funcionales destinadas globalmente, cada una, a una labor portuaria específica y que son, por tanto, la expresión del destino al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.
- Las áreas funcionales identificadas en el presente Plan Especial se corresponden, en líneas generales con los usos adoptados, tanto en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado en 2001, como en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se encuentra en la fase final de su tramitación; y su definición detallada se presenta en el capítulo de Normas Urbanísticas de este Plan Especial. Son las siguientes:
  - Área funcional COMPLEMENTARIO
  - Área funcional COMERCIAL - PORTUARIA
  - Área funcional NÁUTICO – DEPORTIVA
- Las zonas con regímenes administrativos singulares, que definen recintos de acceso controlado, con su delimitación y puntos de acceso y control, entendiéndose por tales aquellas áreas de la zona de servicio en las que, por motivos funcionales, de seguridad u otros, se limita el acceso de personas o vehículos a las mismas, mediante el establecimiento de diversas formas de control.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2018

La Red de CONEXIÓN TERRESTRE y ACCESOS entendida como las conexiones infraestructurales de la zona de servicio con el exterior y con los

nodos de distribución interior y los puntos de acceso a las distintas áreas funcionales.

El Esquema Director se presenta grafiado en el Plano nº O.01.

### **2.1.2 La calificación del suelo**

La calificación del suelo se realiza en el presente Plan Especial a través de la definición de los espacios de servicio público, red de conexiones y equipamientos, y de la Normativa.

### **2.1.3 Definición red de conexión terrestre, nodos y equipamientos**

Tiene por objeto precisar los nodos de distribución que deben permanecer conectados en el seno de la zona de servicio del puerto en cualquier caso. Su trazado es vinculante solo respecto a las conexiones exteriores y el viario principal, aunque sujeto éste a tolerancia en el ajuste de su alineación, por lo que definición definitiva estará sujeta al desarrollo de la zona en cada momento. En cualquier caso, no podrán ser ocupados por actividades privadas o institucionales permanentes.

Complementan al Esquema Director, estableciendo la estructura funcional del conjunto, que dará servicio y soportará a las actividades portuarias. No obstante, es conveniente señalar el distinto carácter que algunos elementos viarios, equipamientos y servicios tienen en los puertos en relación a lo que ocurre en las ciudades, debido a la diferente dinámica que tienen y a las distintas funciones que la planificación de estos elementos tiene en cada uno de estos ámbitos.

En efecto, en las ciudades, la mayoritaria propiedad privada del suelo hace que la cantidad y localización, tanto del viario, como de los equipamientos, sea condición indispensable para garantizar la dotación de servicios necesarios en parcelas y actividades privadas, por lo que se consideran una de las determinaciones de los planes con mayor importancia jurídica (propiedad pública), a las que se confiere una validez permanente en el tiempo.

En los puertos, la situación es bien diferente. Primero, porque no existe la propiedad privada, siendo toda la zona de servicio de dominio público, en la que, la Autoridad Portuaria es la única gestora del suelo y no se generan, por tanto, plusvalías inmobiliarias. Segundo, porque los puertos constituyen áreas económicas sometidas directamente a la evolución del comercio marítimo internacional, donde la volatilidad de los tráficos y la variabilidad de la demanda exigen una continua adaptación de sus

instalaciones a nuevas necesidades y, por tanto, una reconsideración continua de la propia ordenación del suelo.

De esta manera, mientras en las ciudades, la fijación y localización espacial de la red viaria y los equipamientos es una garantía de futuro, en los puertos puede convertirse en una hipoteca que impida su adaptación a las nuevas demandas que, en el contexto de incertidumbre que caracteriza el tráfico marítimo, han adquirido en los últimos años una gran volatilidad.

De ahí que, en la ordenación de los puertos deba combinarse el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita poner en carga el conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir ese proceso de adaptación a la demanda que exige su actividad.

En ese sentido, en el presente Plan Especial y tal como recoge la normativa, se ha optado por establecer dos tipos de elementos viarios, los principales y los secundarios. Los primeros, el viario principal, conforman una estructura viaria que asegura las conexiones terrestres básicas del puerto y que se estima deben permanecer a medio o largo plazo. Los segundos completan esta estructura proporcionando acceso a los muelles y al interior de algunas áreas específicas, pero son susceptibles de modificación a corto plazo, cuando las circunstancias así lo requieran.

En cuanto a los equipamientos y servicios, el Plan considera la existencia de dos categorías: los equipamientos y espacios libres públicos fijos y los equipamientos y espacios libres públicos de referencia. Su diferenciación dependerá de que su localización sea vinculante o no según el plano de ordenación nº O.02. Los Equipamientos y Espacios Libres fijos y los de referencia deben mantener el servicio que proporcionan, pero los de referencia podrán modificar su emplazamiento dentro del Área de Normativa en el que se localice, mediante los correspondientes proyectos de urbanización o los proyectos de concesiones.

La Red viaria y Equipamientos se presentan grafiados en el Plano nº O.02.

#### 2.1.4 La normativa

Se entiende por normativa el conjunto de determinaciones que definen la ordenación detallada de la zona de servicio. Comprende tres tipos de determinaciones:

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



- La definición de las Áreas de Normativa, cuya función es delimitar espacialmente las áreas a las que se aplicará una misma normativa.
- Las Normas Particulares para cada área, que tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada área de normativa de una serie de condiciones urbanísticas. Entre éstas, se han seleccionado:
  - Las alineaciones y condiciones de parcelación
  - Las condiciones de edificación
  - Las condiciones de uso
  - Las condiciones de acceso y aparcamiento
  - Las condiciones de tramitación y desarrollo
- Las Normas Particulares para cada área se encuentran recogidas en el Título II de las Normas Urbanísticas.

## 2.2 Esquema Director

Los rasgos principales del Esquema Director propuesto para la zona de servicio del puerto de Las Palmas, y expuesto en el Plano nº O.01, son:

### A. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio contenida en el Plan de Utilización aprobado en agosto de 2001 por el Ministerio de Fomento, en el ámbito del SG-DEL del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria. La Delimitación de Espacios y Usos Portuarios que se tramita en la actualidad no modifica esos límites.

### B. ÁREAS FUNCIONALES

En cuanto a la disposición de las áreas funcionales, el Plan trata de reflejar las tareas más o menos especializadas que cumplen las distintas áreas, o la vocación de las mismas aunque en este momento no se lleven a cabo, de la zona de servicio en la organización de la actividad portuaria. Se diferencian así, las áreas asociadas directamente al movimiento de mercancías o pasajeros en los muelles, distinguiendo aquellas especializadas en algún tipo en particular, de las que, globalmente, se destinan a almacenaje o a tareas terciarias y administrativas.

Como se ha indicado, en general, las áreas funcionales del presente Plan Especial responden, tanto en su denominación, como en su asignación espacial, a lo previsto en el Plan de Utilización, con ligeras matizaciones. En conjunto se trata de organizar la zona de servicio en función de las características de las diferentes áreas (accesibilidad, instalaciones portuarias, entorno urbano, etc.), tratando de optimizar su eficiencia funcional y de minimizar sus afecciones al entorno.

En ese sentido, se califican:

- Como área funcional Comercial Portuaria, las áreas asociadas a los muelles Sanapú y Santa Catalina, donde se desarrollan tráficos ligados a los pasajeros y Ro-Ro. Estas áreas tenían asignado en el Plan de Utilización los mismos usos globales (Comercial Polivalente, en Sanapú; y Comercial Pasajeros, en Santa Catalina), por lo que no se modifican en absoluto sus determinaciones. No obstante, el Plan asume la posibilidad de transformación de parte de esta área, prevista en la modificación del Delimitación de Espacios y Usos Portuarios en tramitación, concretamente la que conforman los muelles Sanapú y Wilson, hacia usos portuarios más blandos y compatibles con los ciudadanos (tales como los náutico-deportivos, pasajeros, embarcaciones de servicios portuarios, etc...).
- Como área funcional Complementario, la zona de naves existente al oeste de la Avenida de Los Consignatarios. Una calificación prácticamente idéntica a la del Plan de Utilización (Complementario Almacenaje Logística). La DEUP en tramitación admitiría, además del uso complementario, otros vinculados a la interacción puerto ciudad. Además, se incluye en esta área funcional el ámbito definido por los edificios administrativos situados sobre el muelle de Wilson y el ámbito de la Plaza de Canarias donde se ubica el Intercambiador Modal de Transportes. El Plan de Utilización mantenía esta zona dentro del uso global Complementario - Terciario. Al igual que con la DEUP que autoriza usos vinculados a la interacción puerto ciudad.
- Como área funcional Náutico-Deportiva, superponiéndose con el Área Funcional Comercial Portuaria, se incorpora el ámbito constituido por el Muelle Sanapú y su explanada anexa. Esta zona, por causa de la evolución de las necesidades operativas puede perder su funcionalidad o idoneidad técnica para su actual actividad portuaria, lo que provocaría la transformación de la zona para acoger determinado tipo de embarcaciones, como pueden ser los yates de determinada envergadura, y las actividades relacionadas con las mismas.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

### C. ZONAS CON RÉGIMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES

Dados los problemas de seguridad, tanto para mercancías como para las personas, que el libre acceso de vehículos y peatones introduce en la zona de servicio, es voluntad de la Autoridad Portuaria y objetivo de este Plan prever una delimitación del acceso a las áreas comerciales del puerto que precisan algún tipo de control.

En la zona de servicio objeto del presente Plan Especial existen dos zonas con régimen administrativo singular, con respecto al exterior:

- En primer lugar, el conjunto del ámbito del propio Plan Especial, que constituye una zona aduanera, el traspaso de cuyos límites exige el cumplimiento de determinadas condiciones y procedimientos.
- En segundo lugar, el Muelle de Santa Catalina que, en su condición de lugar habitual de atraque de buques de crucero precisan de las condiciones de control y seguridad exigidas por el código PBIP (protección de los buques y las instalaciones portuarias) y de los planes de protección elaborados por la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

### D. CONEXIONES INFRAESTRUCTURALES

Los principales elementos a nivel de estudio serían:

- La mejora de los accesos al puerto por Santa Catalina (Glorieta de Santa Catalina y C/. La Veloce) estudiando la posibilidad, incluso, de combinar los dos existentes y mejorar la funcionalidad.
- Estudiar la circulación interna, facilitando el tráfico y evitando aglomeraciones y retenciones en los accesos o salidas.
- Conexión de la zona inmersa en el ámbito del SG-DEL con el resto de la Zona de Servicio.
- La propuesta de una línea de transporte público interna a la zona de servicio que podrá ser la misma propuesta en los planes especiales de la OAS-04 y 05 (coincidente con el SG-P en el Plan General vigente), o bien, una prolongación de las líneas existentes que se introduzcan en el ámbito de este Plan especial.

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



## 2.3 Calificación del suelo

### 2.3.1 Red de conexión terrestre, equipamientos y espacios libres

Tal y como se ha indicado, la organización del viario en la zona de servicio se realiza estableciendo dos tipos de elementos, por un lado el viario principal, vinculante respecto a su existencia y funcionalidad y sujeto a cierta tolerancia respecto su trazado, y por otro lado los viarios secundarios, no vinculantes en su existencia, funcionalidad y trazado.

Los elementos principales de la red viaria están constituidos por los muelles y por los nodos principales de conexión y la red viaria entre ellos. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y el vial principal interno constituido, en la actualidad, por la Avda. de los Consignatarios y el vial de acceso al Muelle de Santa Catalina, cuyo trazado y diseño puede ser modificado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas mediante proyectos de urbanización para mejorar la funcionalidad del mismo, admitiéndose una variación de un 20% en su ejecución. Aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la comunicación entre las distintas áreas de la zona de servicio y, por lo tanto, su existencia se considera vinculante, no así, como se ha dicho, su trazado y diseño.

El viario secundario y los accesos a muelles se consideran no vinculantes, tanto en su trazado como en su existencia, y son meramente elementos indicativos. El secundario, en la actualidad, está constituido básicamente por los viales que definen las manzanas de naves situadas en torno a la Avenida de los Consignatarios.

Se trata de viales cuya permanencia garantiza el mantenimiento de la actual disposición de las concesiones demaniales para almacenes y logística, pero cuya permanencia no es obligada y que podrían ir adaptándose a las futuras necesidades de organización del puerto mediante el otorgamiento de nuevas concesiones o a través de proyectos de obras ordinarias. En este nivel indicativo se incluyen, también, algunos accesos a muelles que, siempre necesarios, pueden sufrir variaciones en cuanto a su localización a medida que cambia la demanda de atraque y, con ella, los tramos de carga y descarga asociados.

La organización de los equipamientos y espacios libres se ha realizado mediante dos categorías, unos de carácter fijo y otros de referencia. Los de carácter fijo tendrán el emplazamiento indicado en el plano de ordenación O.02, mientras que los de referencia identifican o proponen una posible ubicación, a partir de los elementos estructurantes actualmente existentes, pero estableciendo la posibilidad de su traslado a otra ubicación

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado rotundamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SET 2019  
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

El Secretario/a  
General del Pleno

dentro del ámbito del Plan Especial, a partir de los proyectos de urbanización que redacte la Autoridad Portuaria de Las Palmas o bien a través de los proyectos de concesiones.

En cuanto a equipamientos y servicios, el Plan localiza los siguientes:

- Edificio desmontable de aparcamientos situado justo al norte del acceso por Santa Catalina.
- Estación Transformadora situada en la esquina de la Avda. de Los Consignatarios con la C/. La Veloce
- Estación de Bombeo situada en la esquina de la C/. Veloce con la Autovía Marítima
- Nueva playa de aparcamientos y espacios libres en la Explanada de Sanapú lindando con la C/. La Veloce cuya finalidad es atender la potencial demanda de aparcamiento ligado tanto a los usos terciarios en la explanada de Wilson como las nuevas actividades que pueden darse en la Explanada de Sanapú.
- Espacio destinado a aparcamientos y espacios libres situados junto a la actual parcela de la Naviera Armas
- Espacios libres situados en la cubierta del Intercambiador Modal de Transportes (Plaza de Canarias) donde se llevan a cabo múltiples actividades relacionadas con el esparcimiento ciudadano, ferias y muestras.

La Red de Conexión Terrestre, los Equipamientos y los Espacios Libres se presentan grafados en el Plano nº O.02.

### 2.3.2 Normativa

La normativa del presente Plan Especial se organiza mediante la división de su ámbito en una serie de áreas sujetas a unas condiciones urbanísticas y de desarrollo homogéneas: las áreas de normativa.

Se establecen tres áreas de normativa propiamente dichas, es decir, con un ámbito espacial claramente definido en el plano nº O.03. Los criterios de diferenciación de estas áreas son propiamente urbanísticos y fundamentalmente referidos a las condiciones de edificación y usos que requieren.

A las anteriores áreas de normativa se añaden dos más, referidas a la red de conexión terrestre y a los equipamientos plano O.02, y otro por el esquema director en el plano nº O.01.

25 SEP 2013

Pleno Municipal sesión de fecha

Las condiciones de edificación se refieren fundamentalmente a la ocupación máxima de la parcela por la edificación, a la altura de ésta y a la edificabilidad. En los criterios utilizados para definir estos parámetros se han tratado de recoger tres exigencias básicas y una diferencia sustancial con las áreas urbanas. Las exigencias consideradas han sido:

- Las derivadas de la situación actual, en el sentido de proponer condiciones de edificación que no difieran en mucho de lo existente, para así garantizar la permanencia de las actividades y concesiones existentes.
- Las necesidades funcionales de las actividades a ubicarse en cada área.
- Las exigencias que plantea el entorno urbano, que se han interpretado a través del análisis, por una parte, del entorno inmediato del puerto y, por otra, de las áreas portuarias más visibles desde la ciudad.

En lo referente a la diferencia entre las áreas portuarias con las urbanas, se ha considerado el hecho de que, mientras en las urbanas, el agotamiento (y aún la superación) de la edificabilidad permitida es el objetivo perseguido por todos los promotores privados de edificación, porque el valor de ésta aumenta proporcionalmente a aquel, en los puertos, la edificabilidad proyectada responde exclusivamente a las necesidades funcionales de la actividad, ya que de construirse más de lo necesario se aumentan los costos y, además, se elevan también proporcionalmente, la cuantía de los cánones a pagar anualmente a la Autoridad Portuaria. De esta forma, mientras en las ciudades se debe ser muy estricto en edificabilidades o alturas, en los puertos una cierta holgura en las condiciones de edificación permite aumentar la variedad de demandas que pueden acogerse, sin que la cantidad global de edificación se aumente en proporción a la holgura.

En cuanto a usos permitidos en las diferentes áreas, se ha recurrido a utilizar la clasificación establecida por el vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, adaptación plena al TR-LOTENC y las Directrices de Ordenación (ley 19/2003), aprobado por acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, excluyendo los residenciales, expresamente prohibidos por la legislación vigente, completada con algunos más específicamente portuarios. En lo referente a los criterios de aplicación de usos en cada área, se ha tratado únicamente de excluir aquellos claramente incompatibles con la localización y características de cada una, y permitir el resto, de manera a dar cabida a la máxima variedad de demandas.

Con estos criterios, las áreas de normativa adoptadas son las siguientes:

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado en Pleno Municipal  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

Consejo del Puerto

- El área de normativa AN3-TO.- Terciario Oficinas, localizada principalmente en la Explanada del Muelle de Wilson y se extiende hasta la parte sur de la Explanada del Muelle Sanapú, agrupando el edificio concesionado en la actualidad por la Fundación Puertos de Las Palmas y el Centro Comercial El Muelle.

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el desarrollo de las actividades existentes y su adaptación a futuras demandas.

- El área de normativa NTD: Náutico-Terciario-Dotacional, localizada sobre dos espacios bien diferenciados, tanto por su localización como por su potencialidad frente a diversos usos portuarios y ciudadanos. Así, en el Área de Normativa se diferencian:

- la Plaza de Canarias, que da cabida al intercambiador modal de transporte y, en su cubierta, a múltiples actividades de ocio ciudadano y ferias; y,
- la amplia explanada que surge entre el Muelle de Sanapú y la Autovía Marítima, extendiéndose, por el borde de la Zona de servicio, hasta el acceso por Santa Catalina. Se prevé en un futuro no muy lejano, la localización de actividades náutico-deportivas y terciarias, en general, como consecuencia de los traslados de las actuales actividades portuarias y las transformaciones en marcha en la zona del Istmo y por su situación estratégica en una futura apertura del puerto hacia la ciudad. La normativa abre la puerta a esta transformación, aunque mantiene la vigencia de los actuales usos, en tanto no se produzcan iniciativas concretas de ordenación y construcción.

Las condiciones de edificación y usos en esta área deben proporcionar el marco para el desarrollo de las actividades existentes y su adaptación a futuras demandas, incluidas las que puedan surgir de la necesidad de un nuevo trazado viario interno o de posibles modificaciones en el viario territorial externo (GC-1).

- El área de normativa AN7.- Pasajeros, reservada para el Muelle de Santa Catalina y que acoge el tráfico de pasajeros, especialmente, el de cruceros y cuya normativa debe contemplar las exigencias de seguridad y servicios requeridos por este tipo de actividad. A diferencia que en el resto del ámbito de este Plan Especial en esta zona se pretende reservar para la exclusiva función de atención a pasajeros, tripulantes y actividades estrechamente relacionadas con el tráfico marítimo que se establezca en la zona, en especial, el de cruceros.

Estas áreas de normativa, cuya regulación precisa se recoge en el Título II de la Normativa, se completan como se ha indicado, con la regulación de la red de conexiones terrestres y de los equipamientos. En estas últimas se precisan los elementos principales y secundarios y las posibilidades de modificación o traslado de algunos elementos.

### 2.3.3 Cumplimiento del PIO-GC y del PGO-LPGC

De acuerdo a lo expuesto en el apartado 1.9.9. de la Memoria de Información, respecto el documento aprobado inicialmente se han corregido ciertas determinaciones urbanísticas y literaturas al objeto de adaptarlo al contenido del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, aprobado por la COTMAC el 29 de octubre de 2012.

El presente Volumen II "Documento de Ordenación", se ha adaptado completamente, en sus determinaciones y literaturas, al nuevo PGO de LPGC, de forma que la Memoria de Ordenación y su Normativa sean desarrollo inequívoco del mismo.

#### 2.3.3.1 Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria

##### **P. T. Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de G. C.**

El ámbito de este Plan Especial se ve afectado por el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria recogido en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria.

El mencionado Plan Territorial ha previsto para todo su ámbito el desarrollo de una serie de usos que se pueden resumir en:

- Hotelero,
- Oficinas y Actividades económicas: oficinas, laboratorios, talleres, almacén.
- Comercial
- Recreativo/cultural/turístico/actividades al Aire Libre
- Aparcamiento
- Alojamiento Residencial
- Puntos de atraque en baja proporción

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

Sin embargo, de todos ellos, algunos no podrían llevarse acabo de ninguna manera en el Dominio Público Portuario, como el residencial; otros, como el hotelero, sólo podrían darse por razones de interés general y precisarían de



autorización expresa del Consejo de Ministros. Por su parte, cuando el Plan Insular se refiere a "puntos de atraque en baja proporción" lo debe hacer como recomendación dado que las competencias sobre la planificación, ordenación y gestión de la explotación portuaria están perfectamente definidas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante, aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

Con libertad de proporción bajo los criterios cualitativos definidos en el apartado anterior, el Plan Territorial de desarrollo de esta actuación establecerá las intensidades de cada uso, con la limitación de una edificabilidad total sobre rasante de 248.000 m<sup>2</sup>. La superficie bajo rasante será destinada exclusivamente a aparcamiento e instalaciones de mantenimiento de los edificios y será libre.

### 2.3.3.2 Plan General de Las Palmas de Gran Canaria

#### **Ámbito SG-DEL. Plan Especial del Sistema General de Dotaciones del Espacio Litoral.**

Este Plan Especial se extiende por el litoral de levante de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria entre el Castillo de La Luz y el extremo sur de la Playa de La Laja, incluyendo parte de la Zona de Servicio del Puerto de Las Palmas entre el Muelle del Refugio y el antiguo Muelle de Aviación, por un lado; y el extremo norte de la Playa de Las Alcaravaneras y el Castillo de San Cristóbal, por otro.

#### Determinaciones:

- Calificación: Dotacional
- Uso principal: Servicios Públicos, Servicios Portuarios
- Usos compatibles: Administración Pública, Espacio Libre
- Superficie del área ordenada: 819.496 m<sup>2</sup> (en el total del ámbito).
- Edificabilidad máxima, Ocupación máxima, Altura máxima: No se establecen.
- Superficie de Espacio Libre, Dotaciones, Viario: No se establecen

Al respecto del ámbito de este Plan Especial se incluyen como determinaciones específicas la potenciación del uso público-urbano del frente portuario histórico y la inclusión del uso intercambiador aéreo en el ámbito del muelle de Santa Catalina.

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

Entre los objetivos de este Plan Especial está "la implantación de grandes espacios públicos destinados a equipamientos y dotaciones de uso social en el borde marítimo, con la finalidad de recuperar e integrar en la ciudad estas áreas en contacto con el mar y aquellas históricamente vinculadas a usos portuarios sin perjuicio de que en éstas se puedan seguir desarrollando actividades portuarias compatibles con la vida urbana de la Ciudad.

Con el objeto de establecer una diferenciación de actividades se han delimitado dos subsistemas: SG-DEL A -Castillo de la Luz hasta el Parque San Telmo- y SG-DEL B -Parque San Telmo hasta la Playa de la Laja-.

El subsistema delimitado como SG-DEL A, recoge toda la superficie destinada principalmente a usos portuarios pero en la cual se pretende incorporar otros usos que permitan crear un nuevo tipo de relación puerto-ciudad. Se propone, de acuerdo con el Plan Insular extender, sobre parte del actual recinto portuario, usos urbanos centrales, de actividad económica, manteniendo funciones portuarias compatibles con actividades urbanas de centralidad, y dotación de espacios multifuncionales que integren usos culturales, recreativos, deportivos y comerciales".

Independientemente de los límites establecidos que determinan el área del Sistema General DEL, interiormente se podrán tramitar y aprobar de forma autónoma, diferentes Planes Especiales con el fin de agilizar la tramitación y desarrollo de los mismos en la forma que establece el RDL 2/2011 de 5 de septiembre de TR de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante."

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

  
Secretario/a  
del Pleno

Área de Normativa	Superficie m <sup>2</sup>	%	Ocupación		Ocup. existente	Increm. (*) m,2	Edificabilidad		Edificab. existente	Increm. (*) m2	Altura m
			m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>			m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>			
NTD-A (Pza. de Canarias)	20.461,85	9%	1.841,57	0,00	1.841,57	0,09	1.841,57	0,00	1.841,57	12	
NTD-B (Expl. Sanapú)	66.057,17	50%	33.028,59	8.523,88	24.504,71	0,5	33.028,59	8.568,00	24.460,59	20	
AN3-TO (Muelle de Wilson)	40.094,67	60%	24.056,80	14.574,86	9.481,94	1,2	48.113,60	34.268,00	13.845,60	50	
AN7-P (Sta. Catalina)	20.794,63	50%	10.397,32	4.513,00	5.884,32	0,85	17.675,44	7.091,30	10.584,14	20	
	<b>147.408,32</b>		<b>69.324,27</b>	<b>27.611,74</b>	<b>41.712,53</b>		<b>100.659,19</b>	<b>49.927,30</b>	<b>50.731,89</b>		

(\*) Respecto a lo edificado en la actualidad



Se ha tomado como edificabilidad del C.C. El Muelle, la computable según PGMO  
No se ha considerado para el cálculo de edificabilidad la superficie de las 3 plantas de aparcamientos existentes en la actualidad

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Secretario/a  
General del Pleno

Handwritten signature or initials in blue ink.

Faint, illegible text, possibly a name or title.

Handwritten signature or initials in blue ink.

Faint table with multiple columns and rows, possibly a ledger or data table.

DATE	DESCRIPTION	AMOUNT	CHECK NO.

Handwritten mark or signature in blue ink.

Modificación del trazado Avda. Consignatarios.....	1.150.000 €
Nuevo cerramiento de la zona de servicio.....	465.000 €
Traslado de estación transformadora.....	263.000 €

**TOTAL COSTO PROGRAMA PLAN ESPECIAL:.....3.318.000 €**

En total, el presupuesto necesario de la Autoridad Portuaria para desarrollar las determinaciones del Plan Especial será de **TRES MILLONES TRESCIENTOS DIECIOCHO MIL EUROS**.

El coste económico de la aplicación de las principales medidas ambientales protectoras, correctoras y compensatorias descritas en el punto 1.6.4 del Informe de Sostenibilidad Ambiental de este Plan Especial, y conforme con lo que se regula en el punto (g) del anexo I la ley 9/2006, es el siguiente,

**EVALUACIÓN DEL COSTO DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROGRAMADAS**

Retirada de residuos.....	7.500,00 €
Señalización.....	252,86 €
Control de las emisiones de polvo.....	3.000,00 €

**TOTAL COSTO PROGRAMA PLAN ESPECIAL:..... 10.752,86 €**

El presupuesto de las Medidas Correctoras, Protectoras y compensatorias asciende a la cantidad de **DIEZ MIL SETECIENTOS CINCUENTA Y DOS, CON OCHENTA Y SEIS CÉNTIMOS DE EURO (10.752,86 €)**.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO 26

### III. NORMAS URBANÍSTICAS

#### TÍTULO PRELIMINAR: DISPOSICIONES GENERALES

##### Capítulo Primero: Ámbito, objeto y efectos del Plan Especial

###### **Artículo 1. Objeto, contenido y ámbito**

1 Constituye el objeto del presente Plan Especial la ordenación jurídica y urbanística de los terrenos de la zona de servicio terrestre del puerto de Las Palmas, incluidos en el ámbito SG-DEL del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, que tienen la naturaleza de sistema general portuario, de conformidad con lo establecido en el art. 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante (en adelante TR-LPEyMM), aprobado mediante Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.

2 De igual forma, corresponde al Plan Especial establecer las determinaciones, medidas y previsiones necesarias que garanticen el desarrollo de este sistema general, así como su conexión con el resto de los sistemas generales de transportes, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 37.2.e) del Texto Refundido de las leyes de Ordenación del Territorio y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante TR-LOTENC), aprobado por Decreto legislativo 1/2000, de 8 de mayo, y 56.3 del TR-LPEyMM.

###### **Artículo 2. Vinculación con el planeamiento general**

El presente Plan Especial se formula en desarrollo de las previsiones contenidas en el Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, en su adaptación plena a TR-LOTENC y las directrices de Ordenación (Ley 19/2003), aprobado definitivamente según acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012, y en todo caso, en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 56 del TR-LPEyMM.

###### **Artículo 3. Vigencia del Plan Especial**

Las determinaciones del Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas en el ámbito SG-DEL tendrán vigencia indefinida, sin perjuicio de su modificación y revisión.

Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

#### Artículo 4. Revisión del Plan Especial

1. La Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá iniciar el procedimiento de revisión del Plan Especial cuando lo considere conveniente para el interés general, debiendo ajustarse al procedimiento legalmente establecido para su aprobación.
2. En todo caso, deberá procederse a su revisión, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:
  1. Cuando circunstancias sobrevenidas alteren las hipótesis del Plan, en cuanto a magnitudes básicas, de forma que obliguen a modificar los criterios generales de la ordenación.
  2. Cuando se modifique el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios o, en su caso, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, por cambio sustancial de los usos básicos, inadecuación para el cumplimiento de los objetivos estratégicos, aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones, o por experimentar un incremento o disminución sustancial del volumen de tráfico de mercancías.
  3. Cuando aparezcan nuevas circunstancias de análoga importancia y naturaleza que afecten de forma determinante al carácter del sistema general portuario.

#### Artículo 5. Modificaciones del Plan Especial

1. Se entiende por modificación del Plan toda alteración de sus determinaciones o de los documentos legalmente exigibles para su aprobación, que no constituya un supuesto de revisión, de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior y, en general, las que no afectan al esquema director o la globalidad del Plan, aunque incidan aislada y puntualmente sobre alguno de los elementos estructurantes del Plan.

2. Las modificaciones del Plan Especial deberán ajustarse a las normas de competencia y procedimiento de aprobación de aquel, si bien deberán incluir

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
Constata el Firmo

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

NORMAS URBANÍSTICAS 28

entre su documentación la motivación de la alteración y la justificación de que no afecta a la globalidad del Plan o a su esquema director.

3. No tendrán la consideración de modificaciones del Plan:

- a) Los cambios en las alineaciones del Plan Especial introducidos mediante Estudios de Detalle.
- b) La ejecución de infraestructuras portuarias que no supongan alteración de la delimitación de la zona de servicio, tales como la construcción y prolongación de muelles, obras de defensa, etc, salvo que afecten de forma notable a la explotación del puerto o al esquema director del Plan. A tales efectos, los terrenos emergidos en la Zona de Servicio del Puerto, producto de rellenos y obras de infraestructuras previstos adquirirán de forma inmediata, en el momento de su finalización, los usos y determinaciones ("Condiciones de uso/Usos pormenorizados" y "Condiciones de Edificación") de los terrenos colindantes con igual destino, salvo que se indicara de forma contraria en el Plan Especial.
- c) Los ajustes de alineaciones que resulten de la realización de los proyectos de construcción de infraestructuras o de urbanización, por parte de la Autoridad Portuaria.

**Artículo 6. Adecuación de las concesiones a las normas del Plan Especial**

1. En los Pliegos reguladores de las concesiones de utilización privativa o exclusiva del dominio público portuario, deberán incluirse en todo caso las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados asignados al área en la que se localice la parcela objeto de concesión.
2. No podrán otorgarse concesiones para usos diferentes de los establecidos en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (o en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios) y en el Plan Especial para la correspondiente parcela.
3. Aquellos casos en que la normativa del Plan sea manifiestamente incompatible con el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios vigente en la actualidad,



estará condicionada a la aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Las Palmas que se encuentra en tramitación.

4. Los interesados en obtener una concesión de dominio público portuario podrán solicitar a la Autoridad Portuaria información fehaciente sobre las condiciones urbanísticas y los usos del suelo, aplicables al terreno sobre el que se pretenda obtener la concesión.

### Artículo 7. Documentos constitutivos del Plan Especial

1. El presente plan está constituido por los siguientes documentos:

- 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
- Volumen IV: Memoria Ambiental

2. Si bien el contenido normativo del presente plan queda definido por el conjunto de los documentos contenidos en el epígrafe 1 del presente artículo, son los Planos de Ordenación y las Normas Urbanísticas los que poseen un carácter específicamente normativo y de regulación de la actividad urbanística y, por tanto, ésta deberá ajustarse de forma obligada a sus determinaciones.

El resto de los documentos poseen un carácter fundamentalmente informativo o explicativo, por lo que, en caso de contradicción en su contenido con los citados anteriormente, serán aquellos los que prevalezcan.

3. Si se advirtiese discordancia respecto a una determinación urbanística concreta entre los planos de carácter normativo realizados a diferentes escalas, prevalecerá lo establecido en los planos redactados a una escala más amplia, en los que el nivel de detalle es mayor, salvo que la discrepancia responda a un manifiesto error material en el contenido de estos últimos.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión 19 de mayo  
25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

NORMAS URBANÍSTICAS 30

## **Capítulo Segundo: Instrumentos de desarrollo y ejecución**

### **Artículo 8. Estudios de Detalle**

1. Podrán redactarse Estudios de Detalle que tendrán como objetivos el establecimiento definitivo de las alineaciones y rasantes, reajustar y completar los volúmenes previstos en la ordenación del Plan Especial.

De igual modo, podrán completar la red viaria de servicio del puerto, prevista en el Plan Especial sin que puedan, en ningún caso, establecer nuevas vías abiertas al uso público.

2. Si la ordenación prevista en el Plan Especial resultara obsoleta en relación a los cambios que puedan producirse en los tráficos marítimos y sus tecnologías asociados, podrán redactarse Estudios de Detalle que reajusten o complementen las determinaciones del Plan Especial, siempre que se respeten las condiciones urbanísticas y los usos pormenorizados previstos para el área en que se ubique la zona a reordenar y no vulnere lo establecido en el art. 38 del TR-LOTENC.
3. Una vez redactado el Estudio de Detalle por la Autoridad Portuaria, se elevará al Ayuntamiento para su tramitación y aprobación, sin perjuicio de que pueda encomendarse a la Autoridad Portuaria de Las Palmas la gestión de determinadas tareas y funciones en relación con el procedimiento de aprobación.

### **Artículo 9. Proyectos de urbanización**

1. Para la realización integral de las obras de acondicionamiento urbanístico, en ejecución de lo establecido en el Plan Especial, se podrán tramitar y aprobar los correspondientes Proyectos de Urbanización.
2. El procedimiento de aprobación y los órganos competentes serán los previstos en la legislación urbanística autonómica aplicable.
3. Su contenido y documentación se ajustarán a lo dispuesto en el art. 41 del TR-LOTENC, y 69 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



## Artículo 10. Proyectos de obras ordinarias

De acuerdo con lo establecido en el art. 145.1 del TR-LOTENC, la Autoridad Portuaria podrá redactar y aprobar Proyectos de obras públicas ordinarias, que tengan por objeto el desarrollo de algunas determinaciones del Plan Especial o la ejecución de obras de urbanización ordinarias.

## Artículo 11. Proyectos de edificación y construcción

La ejecución de obras de edificación o construcción, así como las de restauración, conservación, acondicionamiento o reestructuración exigirá la previa redacción del correspondiente Proyecto de edificación o construcción, que se adecuará a lo establecido en la legislación vigente.

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 al posible hallazgo casual de restos humanos, estructuras, restos arqueológicos o paleontológicos.

## Artículo 12. Obras a efectuar por la Autoridad Portuaria en la zona de servicio

1. De conformidad con lo establecido en el art. 59 de la TR-LPEyMM, las obras que realicen las Autoridades Portuarias en el dominio público portuario terrestre deberán adaptarse al Plan Especial de Ordenación de la zona de servicio. Para la constatación de este requisito, los proyectos de edificación, construcción y obras ordinarias aprobados por la Autoridad Portuaria deberán someterse a informe del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, que se entenderá emitido en sentido favorable si transcurre un mes desde la recepción de la documentación sin que se hubiera evacuado de forma expresa.
2. A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria comunicará al Ayuntamiento, con la antelación necesaria, el inicio de las obras y acompañará el preceptivo Proyecto de obras y los documentos complementarios en su caso.
3. No será el caso anterior para las obras de ampliación o modificación de puertos. Para la ejecución de estas nuevas obras de infraestructura portuaria o de ampliación sobre espacios de agua de los puertos existentes (Art. 58.1 del

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

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General del Puerto

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

NORMAS URBANÍSTICAS 32

TR-LPEyMM) no será necesario que dichas obras estén contempladas en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios, ni en el plan especial, siempre que se realicen dentro de la zona de servicio del puerto de que se trate, se hallen incluidas en el correspondiente Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de Infraestructuras. En estos casos, se deberá dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

### **Artículo 13. Obras a efectuar por los concesionarios en la zona de servicio**

1. La realización de las obras de edificación y construcción por los concesionarios de dominio público portuario estarán sujetos al deber de obtener licencia municipal.
2. La eficacia de las licencias obtenidas con anterioridad a la concesión quedará demorada al efectivo otorgamiento de ésta por la Autoridad Portuaria.
3. Previamente al otorgamiento de la concesión o, en su caso, en las bases de la convocatoria del concurso, la Autoridad Portuaria informará a los particulares de la normativa del Plan Especial que sea de aplicación a la parcela en cuestión.
4. En la solicitud de concesión, el concesionario incluirá los datos e informaciones necesarios para que pueda comprobarse el cumplimiento de la citada normativa, así como un epígrafe específico, en el que demostrará su cumplimiento.
5. El concesionario que solicite la oportuna licencia municipal de obras deberá acompañar a su petición y proyecto, el documento administrativo de otorgamiento de la concesión, en el que figuren los usos asignados por el Plan Especial a la parcela, así como las condiciones urbanísticas que le afecten.

## **TÍTULO I: RÉGIMEN URBANÍSTICO GENERAL**

### **Capítulo Primero: Ordenación del suelo**

#### **Artículo 14. Instrumentos de ordenación**

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



La/El Secretario/a  
General del Pleno

El Plan Especial de Ordenación define la ordenación de la zona de servicio del Puerto de Las Palmas incluido en el ámbito SG-DEL mediante dos instrumentos: a) el Esquema Director; b) la Calificación del Suelo.

## **Capítulo Segundo: Esquema Director**

### **Artículo 15. El Esquema Director**

1. El Esquema Director define la estructura funcional que se adopta para la zona de servicio.
2. El Esquema Director está constituido por:
  - a) Las áreas funcionales
  - b) Los accesos e infraestructuras de transporte
  - c) Los recintos con regímenes administrativos singulares
3. El Esquema Director se recoge en el Plano de Ordenación nº O.01.

### **Sección 1ª Áreas funcionales**

#### **Artículo 16. Áreas funcionales**

A efectos del presente Plan Especial, se entiende por área funcional el ámbito de la zona de servicio que se destina genéricamente a una actividad específica. Constituye, por tanto, la expresión del objetivo funcional al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

#### **Artículo 17. Tipos de áreas funcionales**

Se establecen las siguientes áreas funcionales:

- Área funcional COMPLEMENTARIO
- Área funcional COMERCIAL PORTUARIO
- Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA

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

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

### **Artículo 18. Área funcional COMPLEMENTARIO**

Se asigna a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades 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.

Se incluyen en esta las actividades logísticas y de almacenaje en la medida que sigan existiendo en la zona.

### **Artículo 19. Área funcional COMERCIAL PORTUARIO**

Incluye aquellos espacios donde se desarrollan usos 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.

Engloba el suelo en el que se desarrolla la actividad comercial del puerto sin una especialización precisa. Comprende las actividades de carga y descarga de buques de pasajeros, mercancías y pesca, las de maniobra y manipulación en los muelles, el almacenaje, ya sea cubierto o descubierto, lonjas, cámaras frigoríficas, fábricas de hielo, el avituallamiento o reparación de embarcaciones, las áreas o instalaciones al servicio del transporte de pasajeros, vehículos, mercancías y, en general, las que sean precisas para que la Autoridad Portuaria pueda desarrollar los objetivos y las funciones que le encomienda la legislación portuaria vigente.

### **Artículo 20. Área funcional NÁUTICO-DEPORTIVA**

Se asigna a aquellas áreas portuarias dedicadas a actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náuticas – deportivas, ya sea para las embarcaciones como para los usuarios (navegantes o visitantes).

### **Sección 2ª: Accesos y principales infraestructuras de transporte**

### **Artículo 21. Accesos e infraestructuras de transporte**

En el Esquema Director se recogen los accesos y las infraestructuras de transporte que garantizan la funcionalidad del sistema general portuario.

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



### **Sección 3ª: Recintos con regímenes administrativos singulares**

#### **Artículo 22. Recintos con regímenes administrativos singulares**

En el Esquema Director se identifican aquellas partes de la zona de servicio en las que, debido al régimen administrativo de sus actividades, se considera necesaria la existencia de un control permanente o esporádico de accesos, lo que las constituye en recintos específicos.

### **Capítulo Tercero: Calificación del suelo**

#### **Artículo 23. Calificación del suelo**

- 1 Se entiende por calificación del suelo en el presente Plan Especial, al conjunto de determinaciones que definen la ordenación de la zona de servicio y le asignan usos.
- 2 La calificación del suelo se establece a través de:
  - La definición de la red de conexiones terrestres y los equipamientos.
  - La delimitación de las Áreas de Normativa.
  - Las Normas Particulares para cada Área de Normativa.
- 3 La calificación del suelo se define mediante el plano de Red de conexiones terrestres y Equipamientos (Plano nº O.02), en el que figuran los nodos principales y las vías necesarias para su interconexión y los equipamientos; el plano de Áreas de Normativa (Plano nº O.03), en el que se delimitan éstas; y el Título II de estas Normas.

#### **Artículo 24. Alineaciones**

Se definen como todas aquellas líneas contenidas en los planos que reflejan un hecho físico, un límite de uso (Áreas de Normativa o viarios) o de situación de la concesión administrativa en cada momento. Las alineaciones grafiadas en los planos responden a la realidad actual pero no son vinculantes al desarrollo futuro del ámbito y, por lo tanto, pueden ser modificadas para favorecer la explotación y operatividad portuaria.

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

25 SEP 2013

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

General del Pleno

## Artículo 25. Normativa ambiental

Las actividades y usos a ejercitar en la zona de servicio se ajustarán a lo establecido en la legislación medioambiental que resulte de aplicación en cada momento, especialmente en lo referente a la legislación de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

## TÍTULO II: NORMAS PARTICULARES PARA CADA ÁREA NORMATIVA

### Artículo 26. Normas particulares para cada área

1. Se denominan Normas Particulares al conjunto de determinaciones del Plan Especial que son de aplicación específica para cada una de las áreas de normativa delimitadas en el plano nº O.03, de Normativa.
2. El cumplimiento de las Normas Particulares del área correspondiente no garantiza la legalidad de una actuación, debiéndose, en cualquier caso, cumplir el conjunto de estas normas.
3. Las Normas Particulares se configuran mediante los siguientes instrumentos:
  - a) Las condiciones de parcelación, en las que pueden establecerse magnitudes o dimensiones mínimas de las parcelas susceptibles de concesión en el área.
  - b) Las condiciones de edificación, en las que pueden concretarse los valores o contenidos de los parámetros de edificabilidad, porcentajes de ocupación de suelo por la edificación, altura máxima, tipología y condiciones estéticas de la edificación permitida en el área.

Si como resultado de obras de ampliación o modificación de muelles o puertos se aumentara la superficie de determinada Área de Normativa, los parámetros de edificabilidad y porcentajes de ocupación se aplicarán sobre la totalidad de la superficie resultante que forme parte del Área de Normativa.
  - c) Las condiciones de uso, en las que se detallan los usos pormenorizados permitidos en cada área.
  - d) Las condiciones de acceso y estacionamiento, en las que se establecen las dotaciones mínimas de plazas de estacionamiento

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

05 SEP 2019  
AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
PLENO  
La/El Secretaria/o  
General del Pleno



obligadas en edificios, parcelas o el conjunto del área y se dan indicaciones sobre la red viaria.

- e) Condiciones de tramitación y desarrollo, en las que se precisan los procedimientos a seguir para el desarrollo de las actuaciones previstas en un área o, en su caso, la forma de modificar la ordenación propuesta.

### Artículo 27. Usos pormenorizados y usos asociados

Se define como uso pormenorizado cada uno de los usos concretos a los que se asignan como principal para una determinada área o parcela en que la ordenación descompone la zona de servicio del puerto.

Se consideran funcional y jurídicamente como usos asociados al cualificado, aquellos otros de carácter accesorio que resulten necesarios para la correcta operatividad del uso principal, por venir impuestos desde normativas sectoriales o porque su propia naturaleza lo justifique plenamente, debiendo cumplir las condiciones particulares de su uso.

### Artículo 28. Tipos de usos pormenorizados

Se adoptan como usos pormenorizados dos tipos:

- Las categorías y clases de uso definidos en el "Título 2 Normas Relativas al Uso en Suelo Urbano y Suelo Urbanizable" de la Adaptación Plena al TR-LOTENC del Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria, aprobada definitivamente según acuerdo de la COTMAC de 29 de octubre de 2012. Y, en concreto, los incluidos en el "Artículo 2.2.2 Clasificación de los usos según su naturaleza".
- Otros usos pormenorizados específicos relativos al sector portuario definidos en la presente normativa.

Además de los usos pormenorizados expuestos anteriormente se podrán autorizar, en cada caso, usos compatibles a los principales.

Son usos compatibles todos aquellos que, dependiendo de su grado de implantación en un área o parcela, pueden coexistir en armonía con el uso cualificado, e incluso, sustituirlo en determinadas circunstancias sin provocar distorsiones.

Entre los usos compatibles, en este Plan Especial destacan los

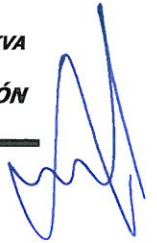


Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado por el Pleno Municipal  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013

La/El Secretario/a  
General del Plano

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS



### Usos complementarios.

Son aquellos no obligatorios que, sin desplazar al uso principal, pueden coexistir con él, aportando diversidad y riqueza funcional al área o edificio donde se implanten. En ningún caso podrán adquirir la condición de uso principal.

Estarán autorizadas para todas las Áreas de Normativa de este Plan Especial, las denominadas "Actuaciones Provisionales", entendiéndose por tales las que se acometan o establezcan por tiempo limitado o en precario, y particularmente las siguientes:

- a) Vallados de obras y solares
- b) Sondeos de terrenos
- c) Apertura de zanjas y calas.
- d) Instalación de maquinaria, andamiajes y apeos.
- e) Ocupación de terrenos por feriales, espectáculos u otros actos comunitarios al aire libre o apoyadas en instalaciones ligeras y/o desmontables.
- f) Las Autorizaciones Temporales otorgadas por la Autoridad Portuaria de Las Palmas para cualquier uso, de acuerdo al TR-LPEyMM para lo cual será imprescindible la emisión de los informes favorables de, al menos, los departamentos de seguridad, explotación y operaciones portuarias.

### **Artículo 29. Usos pormenorizados del Plan General**

En particular, el presente Plan Especial adopta, como pormenorizados, los siguientes usos, clases y categorías de uso de los establecidos en la normativa del vigente Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria:

#### Uso Dotacional y Equipamiento

Clases:

1. Clase Servicios Comunitarios
2. Clase Servicios Públicos
3. Clase Terciarios
4. Clase Transporte y Comunicaciones
5. Clase Red Viaria

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

Y dentro de estas las siguientes categorías y subcategorías:



Lr/El Secretario/o  
General del Pleno

1. En la clase "servicios comunitarios", todas sus categorías: educativo, sanitario, de servicios sociales, deportivo, cultural y religioso
2. En la clase de "servicios públicos" (incluidos los denominados Servicios Portuarios de acuerdo con el TR-LPEy MM), las categorías de "administración pública", "seguridad y protección", "mantenimiento y limpieza", "abastecimiento alimentario", "infraestructura y sus subtegorías" y "transporte público".
3. En la clase terciario la categoría "Alojamiento turístico" en la subcategoría "hotel" para los casos en que se cumplan los requisitos exigidos por el TR-LPEyMM; la categoría "comercial", en las subcategorías de "pequeño comercio", "local comercial" y "grandes superficies"; la categoría oficinas, en la subcategoría de "local de oficinas"; la categoría "recreativo-ocio", las subcategorías de "establecimientos para consumo de bebidas y comidas", "salas de reunión" y "salas de espectáculo".
4. En la clase "transporte y comunicaciones", todas las categorías: "transporte marítimo" de personas y mercancías incluyendo las Estaciones Marítimas, "intercambiador", "garaje-aparcamiento" y "estación de servicios". Se añade el "intercambiador aéreo" de acuerdo a la ficha del Área Diferenciada SG-DEL del P.G.O. vigente.
5. En la clase "red viaria".

#### Uso Espacio Libre

6. En las categorías I a III.

#### Uso Red Viaria

7. En todas las clases

### **Artículo 30. Uso pormenorizado Náutico - Deportivo**

Se refiere a todas aquellas actividades relacionadas con los servicios técnicos, administrativos, comerciales, de ocio, etc... demandados por las instalaciones náutico-deportivas, ya sea para las embarcaciones como para los usuarios. Incluidos los correspondientes a instalaciones para taller, reparación o custodia de embarcaciones tales como varaderos, marinas secas, etc...

### Artículo 31. Uso pormenorizado maniobra y manipulación de mercancías

1. Se refiere al trasvase de mercancías o personas entre modos terrestres y marítimos. Incluye, por tanto, las áreas terrestres destinadas a la carga, descarga y manipulación de mercancías, así como las destinadas a embarque y desembarque de pasajeros, situadas junto al cantil de los muelles. Respecto a la manipulación de carga se limita el uso a la modalidad Ro-Ro (Roll On – Roll Off).
2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:
  - a) Las infraestructuras portuarias de carga y descarga de mercancías y pasaje y, en general, todas las ligadas al tráfico marítimo que, por su naturaleza, precisen o resulte conveniente que se desarrollen en las inmediaciones de las líneas de atraque.
  - b) El almacenaje provisional de las mercancías, según disponga la Autoridad Portuaria.
  - c) Las concesiones relacionadas con las actividades anteriores, así como pequeños módulos de servicio a tripulaciones, incluidos aseos y quioscos para el despacho de bebidas y otros bienes que puedan necesitarse en áreas alejadas de zonas donde existan este tipo de servicios.
  - d) Excepcionalmente, el almacenaje permanente en silos o depósitos, que por sus especiales instalaciones requieran localizarse junto al cantil del muelle.
3. Las áreas reservadas para el uso pormenorizado de maniobra y manipulación de mercancías están grafiadas en el plano nº 0.02 de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

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

### Artículo 32. Uso pormenorizado logístico

1. Se aplica a las parcelas de la zona de servicio en las que se desarrollan actividades logísticas, de apoyo a las actividades portuarias y de transporte,



La/El Secretario/a  
General del Pleno

agrupadas en zonas específicamente ordenadas y diseñadas para operadores logísticos.

2. Se consideran elementos y actividades asimilables o compatibles con este uso:

- Actividades destinadas específicamente a operadores logísticos: transporte, almacenaje y distribución, montaje, empaquetado, caracterización, limpieza, finalización, grupaje, etc.
- Servicios ligados al transporte o a los operadores del mismo, tales como la restauración, hospedaje, administrativos, estaciones de servicio, etc.
- Aparcamiento de vehículos pesados o ligeros

### Artículo 33. Uso pormenorizado de instalaciones técnicas portuarias

Este uso pormenorizado se refiere a aquellas instalaciones portuarias que sin ocupar una porción de suelo relevante tienen gran importancia en la organización técnica del puerto, por lo que deben poder realizarse en todas las áreas de normativa y poder disponerse en todos los suelos gestionados por la Autoridad Portuaria.

Entre las instalaciones técnicas portuarias se incluyen las tuberías y conducciones, de todo tipo y localización, las bombas y otros elementos de impulsión de líquidos, los transformadores, armarios telefónicos, sistemas de detección y alarma de incidencias, instalaciones para la ubicación de sistemas de medición e instrumentación, y en general, cualquier instalación fija o móvil que sea necesaria para el funcionamiento, mantenimiento y seguridad de las actividades portuarias y no se halle incluida explícitamente en cualquiera de los usos pormenorizados establecidos.

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

La/El Secretario/a  
SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## Artículo 34. Área de Normativa NTD: Náutico, Terciario y Dotacional.

### Ámbito y superficie

---

Se reserva este uso para los terrenos constituidos por las siguientes sub-áreas:

- NTD-A. La Plaza de Canarias; Superficie (A): 20.461,85 m<sup>2</sup>
- NTD-B. La Explanada del Muelle Sanapú que se extiende entre el propio muelle de Sanapú y el límite de la Zona de Servicio con la Autovía, entre la perpendicular con la C/. Gordillo y la Pza. de Camilo Martín Navarro, a la entrada al puerto por Santa Catalina: Superficie (B): 66.057,17 m<sup>2</sup>

Superficie total: 86.519,02 m<sup>2</sup>

### Alineaciones y condiciones de parcelación

---

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

En la delimitación de las parcelas destinadas al desarrollo de nuevas concesiones administrativas se tendrá en cuenta lo expuesto en el apartado "Condiciones especiales en la Zona de exclusión de nuevas edificaciones", del presente artículo.

Divisiones internas: 500 m<sup>2</sup> mínima. Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

- Ocupación máxima de la parcela:
  - A) 9 % s/rasante – 100 % b/rasante

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General del Pleno

B) 50 % (excluyendo los cómputos de ocupación de los espacios ocupados por viales principales, es decir, aplicada sobre la sub-área susceptible de ser ocupada por la edificación)

▪ **Altura máxima:**

B) 12 m.

C) 20 m.

Podrá superarse la altura máxima establecida:

- En instalaciones técnicas que así lo requieran, tales como dispositivos de carga y descarga, o manipulación y/o reparación de embarcaciones, etc., en todas las subáreas.
- En edificios administrativos con funciones representativas, en los que la altura máxima podrá elevarse a 25 metros.
- En edificios destinados al almacenaje de mercancías, dotados de sistemas de manipulación mecánica para el almacenaje a gran altura.

▪ **Edificabilidad máxima:**

A) 0,09 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

B) 0,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>

- En el ámbito de la sub-área B del Área Normativa NTD se establece una "Zona de exclusión de nuevas edificaciones". En dicho ámbito las edificaciones que se desarrollen en nuevas concesiones administrativas tendrán que ajustarse, además de lo dispuesto anteriormente con carácter general, a lo indicado en el apartado "Condiciones especiales en la Zona de exclusión de nuevas edificaciones", del presente artículo.

**Calidad de la edificación:** Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de éstos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas. La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

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

**Condiciones de Usos/Usos pormenorizados**

En toda el área:

USO	CLASE	CATEGORÍA	Subcategoría	
Dotacional y Equipamientos	Terciario	Comercial	Pequeño Comercio	
			Local Comercial	
			Grandes superficies	
		Oficinas	Local de oficina	
		Recreativo / Ocio	Todas las subcategorías	
	Servicios Públicos	Servicios Públicos	Seguridad y protección	
			Administración Pública	
			Infraestructuras	Todas las subcategorías
			Instalaciones Técnico Portuarias	
			Recinto Ferial (Temporal o Permanente)	
			Transporte Público	
	Transportes y Comunicaciones	Transportes y Comunicaciones	Transporte marítimo	
			Garaje - Aparcamientos	
			Estación de servicio	
			Intercambiador	
	Servicios Comunitarios	Servicios Comunitarios	Todas	
	Espacios Libres		I a III	
Red Viaria	Todas			

En el sub-área B, además de los anteriores:

USO	CLASE	CATEGORÍA
Náutico Deportivo		
Maniobra y manipulación de mercancías		
Logístico		
Inst. Técn. Portuarias		

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



La/El Secretario/a  
General del Pleno



Los usos y actividades existentes en la actualidad, que no se encuentren incluidos entre los pormenorizados, permanecerán en la zona en tanto en cuanto el objeto y plazo de sus concesiones administrativas continúe vigente.

En el ámbito denominado "Zona de exclusión de nuevas edificaciones", de la sub-área B, los usos pormenorizados permitidos deberá cumplir lo dispuesto en el apartado "Condiciones especiales en la Zona de exclusión de nuevas edificaciones", del presente artículo.

### Condiciones de acceso y aparcamiento

En nuevas concesiones, siempre que puedan disponer de acceso desde vías secundarias o internas, no se permitirá la construcción de ningún acceso directo desde el viario principal.

En el proyecto se incluirá un plano de planta en el que se definirá el acceso o accesos al interior de la parcela, desde la vía a que de frente, y se indicarán, en su caso, las plazas de estacionamiento que resulten en el frente de la parcela, como consecuencia de la aplicación de la sección tipo prevista en el plan para la vía en que se ubique.

Los accesos rodados a parcelas tendrán una anchura máxima de 5 metros, salvo autorización especial motivada y, en general, los proyectos procurarán racionalizar los accesos de forma a maximizar el número de plazas de estacionamiento que queden en la calle.

En el interior de la parcela, deberán preverse las plazas de estacionamiento de pesados necesarias para alojar a los vehículos propiedad de la empresa concesionaria y a los que deban estacionarse en ella habitualmente. En su caso, en el interior de las parcelas, se preverán las plazas de estacionamiento de ligeros necesarias para que, conjuntamente con las resultantes en el tramo de calle a que de frente la parcela, alcancen un estándar mínimo de 1 plaza por cada 150 m<sup>2</sup>. de edificación.

En construcciones en que se dispongan más de 50 m<sup>2</sup> de oficinas, el estándar anterior se incrementará en 1 plaza por cada 50 m<sup>2</sup>. suplementarios destinados a este uso. de fecha

25 SEP 2013

En construcciones en que se dispongan más de 50 m<sup>2</sup> de oficinas, el estándar anterior se incrementará en 1 plaza por cada 50 m<sup>2</sup>. suplementarios destinados a este uso.

De forma particular, este criterio básico se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor:

- Parcelas hasta 1.000 m<sup>2</sup>, el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m<sup>2</sup>, se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

Esto se justifica en que, a medida que crecen las instalaciones logísticas y de almacenaje, la automatización y mecanización de medios de manipulación de mercancías disminuyen la necesidad de personal operario por metro cuadrado de superficie de almacenamiento por lo que la previsión de plazas de aparcamiento también disminuye.

En el caso concreto de aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas, se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 3.5.5. de la Norma de Ordenación Pormenorizada del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Plena al TR-LOTCENC y a las Directrices de Ordenación.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedor, etc....

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

### Condiciones de tramitación y desarrollo

El desarrollo del Área de Normativa NTD podrá realizarse mediante dos procedimientos:



- A. Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que

se encuentren reflejados en el plano nº O.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.

- B. Mediante la creación de nuevos elementos viarios y equipamientos, o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones.

### Condiciones de los proyectos de urbanización

Los proyectos de urbanización que desarrollen la zona deberán tener en cuenta, valorados en perspectiva global, la no ocupación con edificaciones de elementos lineales transversales al mar y coincidentes con las calles más significativas del tejido urbano, de manera que se garantice la permeabilidad visual entre el mar y la ciudad, en virtud de los objetivos estipulados por el Plan Insular, el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria y aquellos documentos redactados al respecto.

Además, los nuevos proyectos de urbanización que desarrollen el sub-área NTD-B deberán tener en cuenta los objetivos y determinaciones del apartado "Condiciones especiales en la Zona de exclusión de nuevas edificaciones", del presente artículo.

### Condiciones especiales en la "Zona de exclusión de nuevas edificaciones"

Se establece dentro de la sub-área B del Área de Normativa NTD un ámbito denominado "Zona de exclusión de nuevas edificaciones". Dicho ámbito estará constituido por la franja comprendida entre el deslinde del dominio público portuario vigente (coincidente con el muro de separación del puerto con la autovía) y una línea paralela a la anterior a 30 metros aproximadamente. El ámbito se refleja gráficamente en el plano de ordenación O.03 "Ordenación de Áreas de Normativas".

En dicha "Zona de exclusión de nuevas edificaciones", se contemplan las siguientes determinaciones adicionales:

- a) En dicho ámbito queda prohibida la ejecución de nuevas edificaciones con destino principal a usos distintos de los portuarios, según la definición establecida para los mismos por el Artículo 72.1 del TR-LPEyMM.

- b) Las edificaciones, estructuras e instalaciones relacionadas con los usos y actividades portuarias, según la definición del artículo mencionado, se podrán ejecutar en el ámbito, si bien con carácter preferente la Autoridad Portuaria intentará su ejecución en otra zona, siempre que las necesidades de explotación y gestión del dominio público portuario lo permita.
  
- c) Las edificaciones y usos preexistentes podrán continuar ejerciendo su actividad, permitiendo que sobre las mismas se puedan realizar todas aquellas obras, reformas o ampliaciones que resulten necesarias para el cumplimiento de todas las condiciones normativas que le sean de aplicación, singularmente las relacionadas con medidas de protección, seguridad, y condiciones de habitabilidad, salubridad e higiene.
  
- d) Los proyectos de urbanización, proyectos de obras ordinarias de urbanización, o proyectos de construcción de concesiones que se realicen en el sub-área B del Área de Normativa NTD, tendrán como objetivo preferente la ubicación en la superficie del ámbito "Zona de exclusión de nuevas edificaciones" de las instalaciones dedicadas a los usos, clases y categorías de espacios libres, red viaria, aparcamientos y transporte y comunicaciones.

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

## Artículo 35.- Área de Normativa AN3-TO: Terciario y Oficinas

### Ámbito y superficie

Se reserva este uso para los terrenos situados entre el Muelle de Wilson (al este), el Área de Normativa NTD-B (al norte y oeste) y el acceso al muelle de Santa Catalina (al sur).

Superficie: 40.094,67 m<sup>2</sup>.

### Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones.

La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

Divisiones internas: 1000 m<sup>2</sup>. mínima.

Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

Ocupación máxima de la parcela:

60 %.

Altura máxima:

20 m. para nuevas edificaciones distintas de las existentes en el momento de la redacción de este Plan o reformas/rehabilitación de las existentes.

Excepción: Se admitirá una altura máxima de 50 mts. dentro de la denominada "área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura", siempre y cuando se cumplan las condiciones de volumen y forma para este tipo de edificación."

Edificabilidad máxima:

1,2 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
Financiero/a

La edificabilidad extra con respecto a la actual resultante de la aplicación de estas determinaciones no podrá utilizarse en el actual edificio del Centro Comercial El Muelle, donde se contempla la edificabilidad como agotada.

Los nuevos aprovechamientos, por lo tanto, se destinarán a nuevas edificaciones que surjan en el Área AN3-TO, o bien, a ampliaciones o modificaciones del edificio otorgado, en estos momentos, en concesión administrativa a la Fundación Puertos de Las Palmas.

Calidad de la edificación: Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de estos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas.

La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

#### **Condiciones de Volumen y Forma para edificaciones de hasta 50m de altura:**

Estas condiciones de volumen y forma son de aplicación a aquellas edificaciones que se encuentran dentro del "área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura" y cuya altura máxima este comprendida entre 20 y 50m.

Estas condiciones son el resultado de la aplicación de los parámetros de ocupación, altura y edificabilidad correspondientes al Área Normativa AN3-TO.

Se prevé un modelo tipológico edificatorio de media/baja densidad en altura para liberar espacio y diversificar la propuesta. Buscando un resultado que garantice la integración con el lugar, la calidad estética y la permeabilidad visual se propone:

- $\geq 50\%$  del suelo será destinado a edificaciones de altura máxima de 20m.
- $\leq 50\%$  del suelo podrá ser destinado a edificaciones de altura máxima comprendida entre 20 y 50m.
- Se garantizará la existencia de un volumen edificatorio en altura que oculte el plano de fachada noroeste existente del centro comercial o equivalente;
- Se garantizará la permeabilidad visual en planta baja en al menos un 50% de la misma y una conexión transversal física en planta baja en prolongación de la calle La Veloce;
- Se evitarán los volúmenes seriados de mas de 20 m de altura;
- De lo anteriormente mencionado se deduce el siguiente esquema:



Área de movimiento para edificación de hasta 50m. de altura.

### Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

USO	CLASE	CATEGORÍA
<b>Dotacional y Equipamientos.</b>	<b>Terciario</b>	En todas las categorías, según art. 29 de este documento
	<b>Servicios Comunitarios</b>	En todas sus categorías
	<b>Servicios Públicos</b>	En todas sus categorías
	<b>Transporte y comunicaciones:</b>	Garaje-Aparcamiento
<b>Espacios Libres</b>		I a III
<b>Red Viaria</b>	Todas	
<b>Inst. Técn. Portuarias</b>		

### Condiciones de acceso y aparcamiento

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 2.6.7.b) "Clase Terciario", del Título II: Normas relativas al uso en el Suelo Urbano y Urbanizable de las Normas Urbanísticas del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Plena al TR-LOTCENC y a las Directrices de Ordenación.

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

La/El Secretario/a  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

NORMAS URBANÍSTICAS 52

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc...

### Condiciones de tramitación y desarrollo

El desarrollo del Área de Normativa AN3-TO podrá realizarse mediante dos procedimientos:

- A. Directamente, a partir de las concesiones y del conjunto de los viales pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres actualmente existentes o que se encuentren reflejados en el plano nº O.02, de Red de Conexiones Terrestres y Equipamientos.
- B. Mediante la creación de nuevos elementos viarios y equipamientos, o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, pertenecientes a la Red de Conexiones Terrestres que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General del Pleno



## Artículo 36.- Área de Normativa AN7-P: Pasajeros

### Ámbito y superficie.

Se reserva este uso para los terrenos situados en el Muelle de Santa Catalina.

Superficie: 20.794,63 m<sup>2</sup>.

### Alineaciones y condiciones de parcelación

Delimitación: La parcela coincide con la delimitación del Área de Normativa y estará delimitada por las alineaciones exteriores y por las divisiones internas que establezca la Autoridad Portuaria de Las Palmas, en proyectos de construcción y concesiones. La parcelación reflejada en los planos se corresponde con la existente en el momento de la tramitación del presente Plan Especial y es puramente indicativa.

Divisiones internas: 1.000 m<sup>2</sup>. mínima.

Excepcionalmente la Autoridad Portuaria de Las Palmas podrá autorizar parcelas inferiores para ubicar servicios o instalaciones específicas.

Condiciones de edificación:

- Ocupación máxima de la parcela: 50 %.
- Altura máxima: 20 m.
- Edificabilidad máxima: 0,85 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

No se computará como superficie edificada, con independencia de su ubicación sobre o bajo rasante, la destinada a aparcamientos ligados a la Terminal de Pasajeros.

Calidad de la edificación: Los paramentos de los edificios que conformen, a juicio de la Autoridad Portuaria, la visión de estos desde la ciudad o desde los buques de pasajeros entrantes, deberán tratarse como fachadas.

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

La Autoridad Portuaria podrá exigir a los concesionarios cambios en el diseño, materiales y color de dichos paramentos para adecuarlos a la calidad requerida por su emplazamiento.

La/III Secretario/a  
Subdirección y Área de Ordenación Portuaria  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

A estos efectos, siempre que sea posible, los incrementos de edificabilidad y ocupación se realizarán incorporándose al edificio existente mediante un proyecto único para la estación marítima.

### Condiciones de Usos/Usos pormenorizados

USO	CLASE	CATEGORÍA
Dotacional y Equipamientos	Transporte y comunicaciones:	Transporte marítimo
		Garaje - Aparcamientos
		Intercambiador (aéreo)
Espacios libres		I a III
Red Viaria	Todas	
Maniobra y manipulación de mercancías		
Inst. Técn. Portuarias		

### Usos Complementarios:

USO	CLASE	CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA
Dotacional y Equipamientos	Terciario	Comercial	Pequeño Comercio
		Oficinas	Local de oficina
		Recreativo/Ocio	Bebidas/Comidas
			Salas de Reunión
	Servicios Comunitarios	En todas sus categorías	
	Servicios Públicos	En todas sus categorías	

La distribución de los usos descritos respetará la siguiente proporción en cuanto a superficie edificada dentro del Área de Normativa:

- 80 % Usos pormenorizados: instalaciones propias de atención al transporte marítimo - tráfico de cruceros (como actividad principal), sus pasajeros, equipajes y demás usos asociados al principal.
- 20 % Usos Complementarios: resto de usos autorizados compatibles con el principal.

Así mismo, la instalación de actividades y la autorización de usos, precisará, en cada momento, de informe vinculante de los Departamentos de Seguridad, Explotación y Operaciones Portuarias de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, a fin de salvaguardar el destino principal de esta zona, Tráfico de Cruceros, y sus exigencias y características específicas.

### Condiciones de acceso y aparcamiento

Para el acceso a esta área de Normativa, en cada momento, se estará a las indicaciones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas en cumplimiento de sus protocolos de seguridad y protección.

Se garantizará una plaza de estacionamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de superficie edificada, que podrán localizarse en superficie, en edificio o en subterráneo. La superficie edificada se entenderá tal y como se describe en el Art. 2.6.7.b) "Clase Terciario", del Título II: Normas relativas al uso en el Suelo Urbano y Urbanizable de las Normas Urbanísticas del PGO de Las Palmas de Gran Canaria, en su Adaptación Plena al TR-LOTCEC y a las Directrices de Ordenación.

Este criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Para el caso de edificaciones uso exclusivo de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc...

### Condiciones de tramitación y desarrollo

La Autoridad Portuaria, como consecuencia del eminente carácter portuario y de prestación de servicios a buques cruceros que tiene el área de normativa, podrá reordenar y modificar los viarios, accesos a muelles y zonas de estacionamiento conforme a proyectos de obras ordinarias de urbanización.

Los proyectos de edificación que supongan un aumento de la edificabilidad y la ocupación se realizarán incorporándose o adosándose al edificio existente mediante un proyecto único para la estación marítima.

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

La/El Secretario/a  
Gen. SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA  
AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

## Artículo 37.- Normas Particulares de la Red de Conexiones Terrestres (RCT)

### Ámbito y carácter

Ámbito: El conjunto de los viales incluidos en el plano nº 0.02, de Red Viaria y Equipamientos.

Los elementos principales de la red de conexiones terrestres están constituidos por los muelles y por los nodos principales de conexión y la red viaria entre ellos. El principal, lo constituyen únicamente los accesos a la zona de servicio y el vial principal interno constituido, en la actualidad, por la Avda. de los Consignatarios y el vial que enlaza con el Muelle de Santa Catalina. Estos elementos principales aseguran las conexiones con el exterior y garantizan la comunicación entre las distintas áreas de la zona de servicio y por lo tanto su existencia se considera vinculante, no así su diseño. En este sentido, el trazado de los viales principales se considera vinculante, pero con cierto margen de movimiento o flexibilidad, ya que su ejecución podrá tener una variación de un 20%.

El viario secundario y los accesos a muelles se consideran no vinculantes, tanto en su trazado como en su existencia, y son meramente elementos indicativos. El secundario, en la actualidad, está constituido básicamente por los viales que definen las manzanas de naves situadas en torno a la Avenida de los Consignatarios.

En este segundo caso, se trata de viales cuya permanencia garantiza el mantenimiento de la actual disposición de las concesiones demaniales para almacenes y logística, pero cuya permanencia no es obligada y que podrían ir adaptándose a las futuras necesidades de organización del puerto mediante el otorgamiento de nuevas concesiones o a través de proyectos de obras ordinarias. En este nivel indicativo se incluyen, también, algunas nuevas conexiones entre nodos y los accesos a muelles que, siempre necesarios, pueden sufrir variaciones en cuanto a su localización a medida que cambia la demanda de atraque y, con ella, los tramos de carga y descarga asociados.

Se consideran indicativos y, por tanto, podrán ser modificados a voluntad de la Autoridad Portuaria:

- La distribución de la sección de todo el viario.
- El 20% del trazado y delimitación del viario principal.
- El trazado y delimitación del viario secundario.
- El trazado y delimitación de los accesos a muelles.

Documento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha  
25 SEP 2013



La/El Secretario/a  
General del Pleno

- La localización de las plazas de aparcamiento, que podrán desplazarse dentro del Área de Normativa en que se ubican.
- La localización y delimitación de los servicios anejos al viario.

Se considera indicativo, pero su modificación implica la necesaria búsqueda de alternativa equivalente, el trazado del Viario de Servicio situado entre la Plaza de Canarias y la escollera.

### Condiciones de parcelación y edificación

Los terrenos comprendidos en los ámbitos constituidos por los viales principales no podrán ser objeto de parcelación o edificación y se destinarán permanentemente para el uso de circulación y, en los espacios señalizados, aparcamiento.

Con independencia de lo anterior, la Autoridad Portuaria podrá autorizar la construcción de edificios en estos ámbitos para albergar servicios asociados a las infraestructuras, que no podrán exceder de 3 metros de anchura y 10 m<sup>2</sup> de superficie, por un período máximo de 3 años.

Los terrenos comprendidos en los ámbitos de carácter secundario podrán parcelarse, darse en concesión y edificarse, en los términos que señale la normativa que les sea de aplicación, en el momento en que la Autoridad Portuaria acuerde su cambio de destino.

En el suelo calificado como Muelles, serán de aplicación las determinaciones contenidas en el artículo 31 de estas normas para el uso pormenorizado de Maniobra y manipulación de mercancías.

### Condiciones de uso.

Usos pormenorizados permitidos:

- Red viaria, en todas sus clases.
- Garaje-aparcamiento y estación de servicio.
- Instalaciones técnicas portuarias

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

Secretaría/o  
General del Pleno

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

NORMAS URBANÍSTICAS 58

### Condiciones técnicas.

Dimensiones:

- Los carriles de circulación tendrán una anchura mínima de 3,5 m.
- Las aceras tendrán una anchura mínima de 2 metros.

Los proyectos y construcción de elementos de la red viaria se realizarán por tramos completos, en los que se defina y construya simultáneamente la calzada, las aceras, las bandas de aparcamiento y, en su caso, la jardinería de los espacios libres anejos al viario.

### Condiciones particulares de previsión de plazas aparcamiento asociado a parcelas

a) De forma particular, el criterio básico de habilitar una plaza cada 150 m<sup>2</sup> de edificación y añadir una plaza más por cada 50m<sup>2</sup> suplementarios, a partir de los primeros 50 m<sup>2</sup>, destinados a oficinas se corregirá, en los siguientes casos específicos, mediante un coeficiente reductor :

- Parcelas hasta 1.000 m<sup>2</sup>, el criterio básico se multiplicara por un coeficiente igual a 1;
- Parcelas entre 1.000 y 5.000 m<sup>2</sup>, se aplicará un coeficiente igual a 0,75 al criterio básico;
- Parcelas mayores de 5.000, el coeficiente reductor será de 0,6 aplicado al criterio básico.

Esto se justifica en que, a medida que crecen las instalaciones logísticas y de almacenaje, la automatización y mecanización de medios de manipulación de mercancías disminuyen la necesidad de personal operario por metro cuadrado de superficie de almacenamiento por lo que la previsión de plazas de aparcamiento también disminuye.

b) Así mismo, en las Áreas de Normativa (AN3-TO) de Terciario y Oficinas; el criterio básico de 1 plaza de aparcamiento por cada 25 m<sup>2</sup> de edificación se entenderá solo aplicable a aquellas edificaciones con uso genérico de terciario y oficinas.

Sin embargo, en estas áreas de normativa se admiten usos logísticos y de instalaciones técnicas portuarias, en cuyo caso particular, el criterio a aplicar es el expuesto en el apartado a) de este Punto 5. Así mismo, para el caso de oficinas, computarán a efectos de estos cálculos solo aquellos espacios destinados efectivamente a esos usos excluyendo, por tanto, los destinados a servicios complementarios tales como salas de juntas, salón de actos, biblioteca, comedores, etc.

## Artículo 38.- Normas Particulares para los equipamientos y espacios libres

### Ámbito y carácter

Ámbito: El conjunto de los equipamientos y espacios públicos incluidos en el plano nº O.02, de Red Viaria y Equipamientos.

Se definen de la siguiente forma:

- Equipamiento: construcción o instalación de índole colectiva o general, de uso abierto al público y de utilidad comunitaria, que proporciona la prestación de servicios y actividades a los usuarios y que hagan posible el desarrollo integral del ámbito de ordenación, proporcionando servicios propios de la vida urbana.
- Espacio libre: Se considera como aquel que se destina al recreo y esparcimiento al aire libre de los usuarios del ámbito de ordenación, con vocación de uso público transitable, mejorando las condiciones ambientales de los espacios destinados a las actividades de interacción puerto-ciudad.

Carácter: De conformidad con el plano nº O.02, de Red Viaria y Equipamientos, el Plan Especial considera la existencia de dos categorías: los equipamientos y espacios libres públicos fijos y los equipamientos y espacios libres públicos de referencia. Tanto los espacios fijos y los de referencia deben mantener el servicio y la prestación que proporcionan, pero los de referencia podrán modificar su emplazamiento dentro del Ámbito del Plan Especial, mediante los correspondientes proyectos de urbanización o los proyectos de concesiones.

Se consideran indicativos y, por tanto, podrán ser modificados a voluntad de la Autoridad Portuaria:

- El emplazamiento y ubicación de los equipamientos y los espacios libres de referencia.
- La distribución de los equipamientos y los espacios libres de referencia en las Áreas de Normativas y el Ámbito del Plan Especial.

Se consideran vinculantes:

- El emplazamiento y ubicación de los equipamientos y los espacios libres fijos.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

1º Subsecretario  
del Plan

SUBDIRECCIÓN Y ÁREA DE ORDENACIÓN PORTUARIA

AUTORIDAD PORTUARIA DE LAS PALMAS

NORMAS URBANÍSTICAS 60

- La superficie total que se debe destinar en el ámbito de ordenación a los equipamientos y los espacios libres.
- El emplazamiento del espacio libre de edificación al norte del acceso por Santa Catalina

### Condiciones de parcelación y edificación

---

Serán de aplicación las condiciones de delimitación, edificación, y de calidad establecidas en cada una de las Áreas de Normativa en la cual se ejecute o se integre el equipamiento o el espacio libre.

### Condiciones de uso.

---

Los usos pormenorizados permitidos serán los de equipamientos y espacios libres, en las clases y categorías que queden establecidas en la correspondiente Área de Normativa en la cual se ejecute o se integre.

### Condiciones de acceso y aparcamiento

---

Serán de aplicación las condiciones de acceso y aparcamientos establecidos en cada una de las Áreas de Normativa en la cual se ejecute o se integre el equipamiento o el espacio libre.

### Condiciones de tramitación y desarrollo

---

El desarrollo de las parcelas destinadas a Equipamientos y Espacios Libres podrá realizarse mediante dos procedimientos:

- A. Directamente, a partir de concesiones o proyectos de obras de los Equipamientos y Espacios Libres de referencia o fijos que se encuentren reflejados en el plano nº 0.02, de Red Viaria y Equipamientos.
- B. Mediante la redistribución del emplazamiento en el ámbito del Plan Especial de las superficies destinadas a equipamientos y espacios libres de referencia, mediante



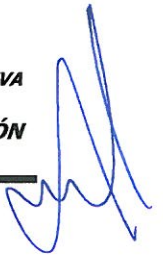
creación de nuevos elementos o la modificación de los existentes, de forma parcial o global, que se definan en los correspondientes proyectos de obras ordinarias de urbanización por la Autoridad Portuaria, y que sirvan de referencia para la parcelación y/o el otorgamiento de concesiones.

Los proyectos de urbanización y de obras ordinarias de urbanización que desarrollen dichos equipamientos y espacios libres deberán tener en cuenta, valorados en perspectiva global, la no ocupación con edificaciones de elementos lineales transversales al mar y coincidentes con las calles más significativas del tejido urbano, de manera que se garantice la permeabilidad visual entre el mar y la ciudad, en virtud de los objetivos estipulados por el Plan Insular, el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Frente Portuario de Las Palmas de Gran Canaria y aquellos documentos redactados al respecto.

Excmo. Ayuntamiento  
Aprobado definitivamente  
Pleno Municipal sesión de fecha

25 SEP 2013

ANTI Secretaria/o  
General del Pleno



#### IV. PLANOS DE ORDENACIÓN.

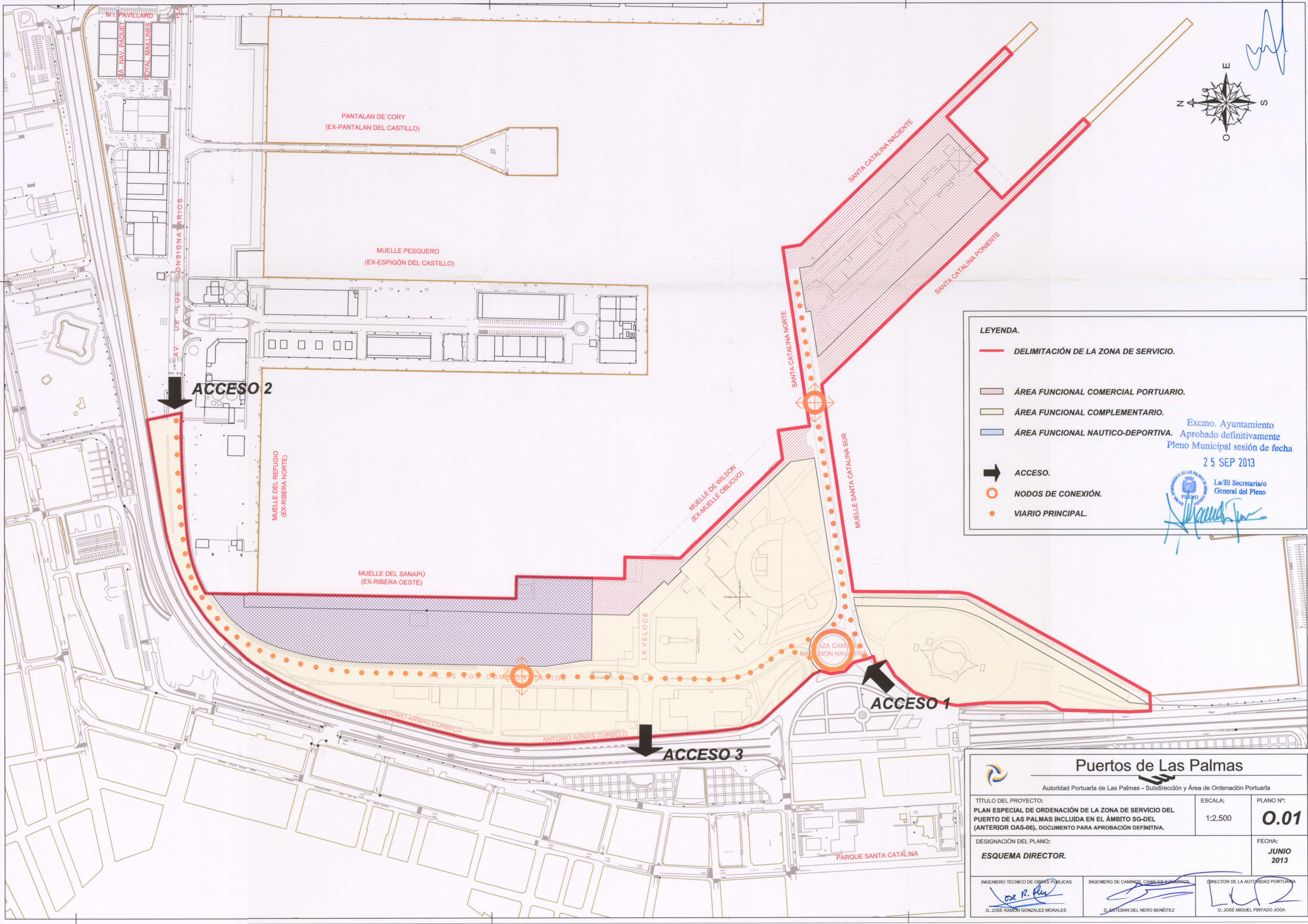
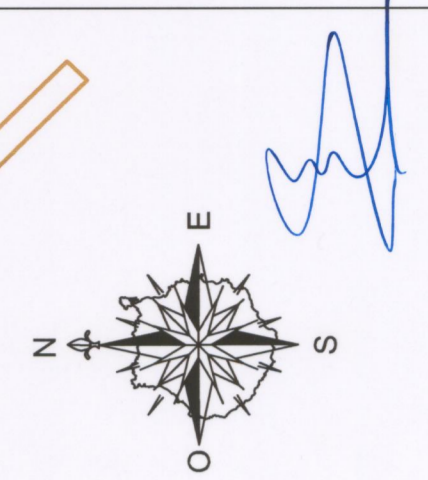
Índice de Planos Ordenación.

- O.01.- ESQUEMA DIRECTOR.
- O.02.- RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS.
- O.03.- ORDENACIÓN DE ÁREAS NORMATIVAS.

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



La/El Secretaria/o  
General del Pleno

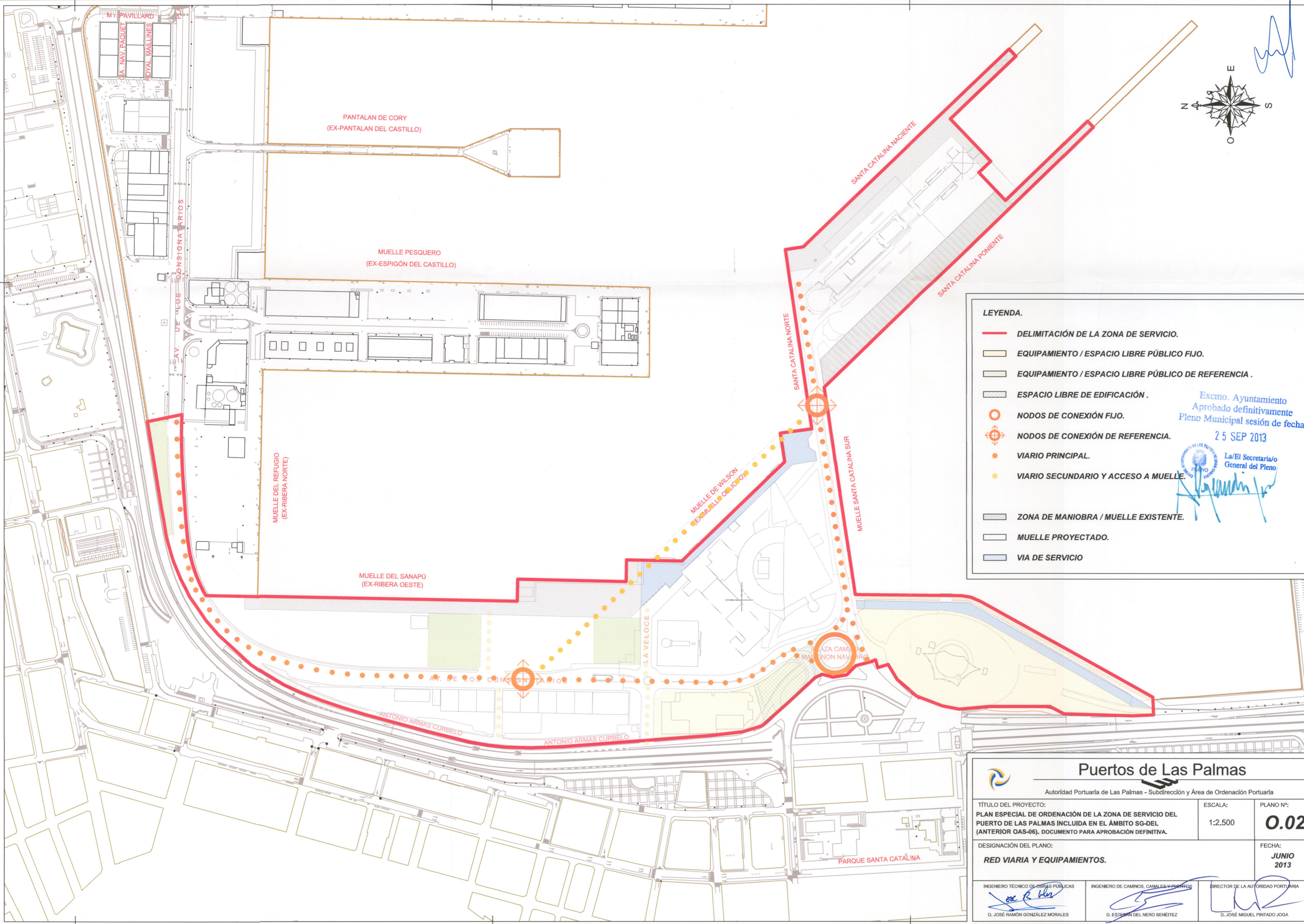
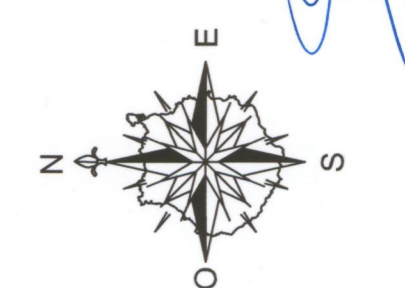


**LEYENDA.**

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- ÁREA FUNCIONAL COMERCIAL PORTUARIO.
- ÁREA FUNCIONAL COMPLEMENTARIO.
- ÁREA FUNCIONAL NAUTICO-DEPORTIVA.
- ➔ ACCESO.
- NODOS DE CONEXIÓN.
- VIARIO PRINCIPAL.

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

<b>Puertos de Las Palmas</b> <small>Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria</small>		
<small>TÍTULO DEL PROYECTO:</small> <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	<small>ESCALA:</small> <b>1:2.500</b>	<small>PLANO Nº:</small> <b>0.01</b>
<small>DESIGNACIÓN DEL PLANO:</small> <b>ESQUEMA DIRECTOR.</b>	<small>FECHA:</small> <b>JUNIO 2013</b>	
<small>INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS</small>  <small>D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES</small>	<small>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</small>  <small>D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ</small>	<small>DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA</small>  <small>D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA</small>



**LEYENDA.**

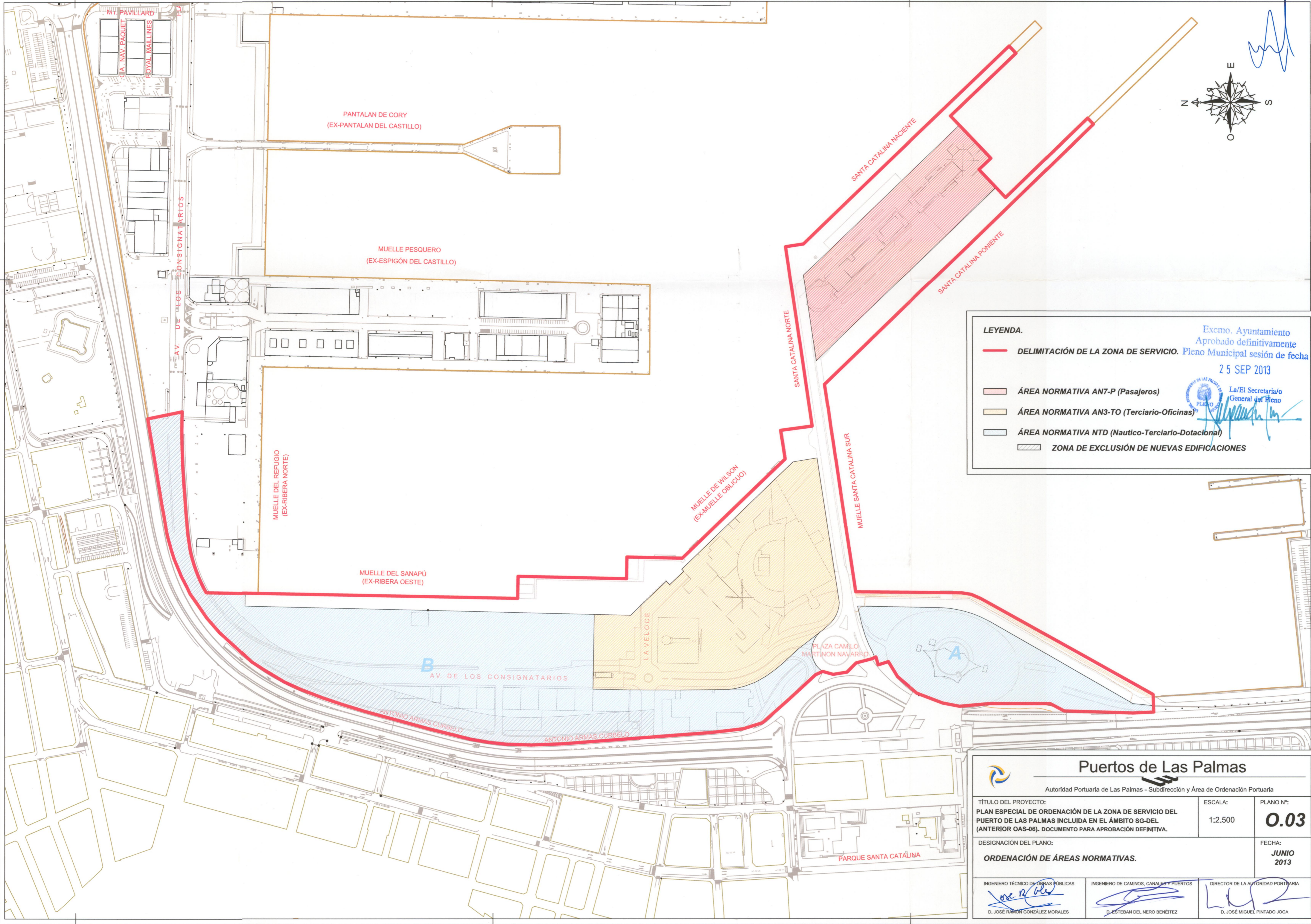
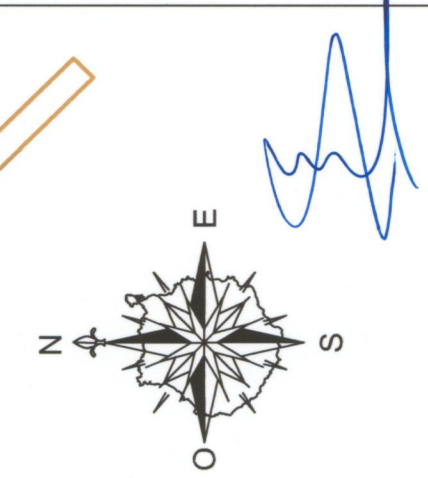
- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- EQUIPAMIENTO / ESPACIO LIBRE PÚBLICO FIJO.
- EQUIPAMIENTO / ESPACIO LIBRE PÚBLICO DE REFERENCIA.
- ESPACIO LIBRE DE EDIFICACIÓN.
- NODOS DE CONEXIÓN FIJO.
- NODOS DE CONEXIÓN DE REFERENCIA.
- VIARIO PRINCIPAL.
- VIARIO SECUNDARIO Y ACCESO A MUELLE.
- ZONA DE MANIOBRA / MUELLE EXISTENTE.
- MUELLE PROYECTADO.
- VIA DE SERVICIO

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

## Puertos de Las Palmas

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL          PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL          (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	ESCALA: <b>1:2.500</b>	PLANO Nº: <b>0.02</b>
DESIGNACIÓN DEL PLANO: <b>RED VIARIA Y EQUIPAMIENTOS.</b>	FECHA: <b>JUNIO          2013</b>	
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS  D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  D. ESTEBAN DEL NERO BENÉTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA  D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA



**LEYENDA.**

- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.
- ÁREA NORMATIVA AN7-P (Pasajeros)
- ÁREA NORMATIVA AN3-TO (Terciario-Oficinas)
- ÁREA NORMATIVA NTD (Nautico-Terciario-Dotacional)
- ZONA DE EXCLUSIÓN DE NUEVAS EDIFICACIONES

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

**Puertos de Las Palmas**

Autoridad Portuaria de Las Palmas - Subdirección y Área de Ordenación Portuaria

TÍTULO DEL PROYECTO: <b>PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL          PUERTO DE LAS PALMAS INCLUIDA EN EL ÁMBITO SG-DEL          (ANTERIOR OAS-06). DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA.</b>	ESCALA: <b>1:2.500</b>	PLANO N°: <b>0.03</b>
DESIGNACIÓN DEL PLANO: <b>ORDENACIÓN DE ÁREAS NORMATIVAS.</b>		FECHA: <b>JUNIO          2013</b>
INGENIERO TÉCNICO DE OBRAS PÚBLICAS  D. JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ MORALES	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  D. ESTEBAN DEL NERO BENÍTEZ	DIRECTOR DE LA AUTORIDAD PORTUARIA  D. JOSÉ MIGUEL PINTADO JOGA