



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears

E.M. 288/2

**PROPUESTA
DE DELIMITACIÓN DE
ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
DEL PUERTO DE ALCUDIA**

DOCUMENTO N° 1

MEMORIA

MAYO 2018

ÍNDICE DE LA MEMORIA

1.1.- INTRODUCCIÓN.-	4
1.1.1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA PROPUESTA.-	4
1.1.2.- DISPOSICIONES APLICADAS.-	7
1.1.3.- JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS.-	7
1.1.4.- JUSTIFICACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-	8
1.2.- ANTECEDENTES.-	13
1.2.1.- RELACIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO CON LA CIUDAD.-	13
1.2.1.1.- Antecedentes históricos.-.....	13
1.2.1.2.- El Decreto de 11 de diciembre de 1942.-	16
1.2.1.3.- La incidencia de la legislación urbanística; la Ley del Suelo de 1956.-	16
1.2.1.4.- La ineludible polivalencia de los primitivos muelles de ribera.-.....	17
1.2.2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO.-.....	19
1.2.2.1.- Antes de la Implantación de los Servicios de Obras Públicas	19
1.2.2.2.- Después de la Implantación de los Servicios de Obras Públicas.-	20
1.2.3.- ANTECEDENTES DE LA ZONA DE SERVICIO.-	24
1.2.3.1.- Disposiciones históricas generales.-	24
1.2.3.2.- Disposiciones específicas.-	25
1.2.3.3.- Caso del Puerto de Alcúdia.-	27
1.2.3.4.- El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Alcúdia.-	37
1.3.- PREVISIONES DE TRÁFICO DEL PUERTO DE ALCÚDIA (PLAN EMPRESA 2018).-	38
1.3.1.- POR FORMA DE PRESENTACIÓN	38
1.3.2.- POR NATURALEZA DE LA MERCANCÍA	39
1.4.- NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS	40
1.4.1.- PECULIARIDAD DEL TRÁFICO Y ACTIVIDADES.-	40

1.4.2.- NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS.-	41
1.5.- INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN.-.....	43
1.5.1.- CRITERIOS GENERALES.-	43
1.5.1.1.- Incorporaciones.-	43
1.5.1.2.- Desafectaciones.-	46
1.5.1.3.- Grafiado.-	46
1.5.1.4.- Desafectación propuesta.-	47
1.5.2.- APLICACIÓN AL PUERTO.-.....	47
1.5.2.1. - Zona de tierra.-	47
1.5.2.2.- Zona de agua.-.....	58
1.6.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-	60
1.6.1.- ZONA DE TIERRA	60
1.6.1.1.- Borde marítimo.-	60
1.6.1.2.- Borde terrestre.-.....	61
1.6.2.- ZONA DE AGUA.-.....	63
1.6.2.1.- Zona I.-.....	63
1.6.2.2.- Zona II.-.....	63
1.7.- USOS PREVISTOS	65
1.7.1.- DETERMINACIONES GENERALES.-	65
1.7.2.- USOS PORTUARIOS.-	65
1.7.2.1.- Comercial y complementario.-	65
1.7.2.2.- Náutico deportivo y complementario.-.....	66
1.7.2.3.- Pesquero y complementario	66
1.7.2.4.- Mixto: comercial, náutico-deportivo y complementario.-	66
1.7.3.- ESPACIOS QUE PUEDEN DESTINARSE A USOS VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD	67
1.7.4.- APLICACIÓN AL PUERTO.-.....	68
1.7.5.- ESPACIOS DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (ARTÍCULO 69.3.2º PÁRRAFO DEL TRLPEMM).-	70

1.8.- VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.-	71
1.8.1.- VIGENCIA.-	71
1.8.2.- MODIFICACIÓN.-	71
1.9.- DOCUMENTOS DE QUE CONSTA LA PRESENTE PROPUESTA DE DELIMITACIÓN Y USOS PORTUARIOS.-	72
1.10.- CONSIDERACIÓN FINAL.-	73

ANEXOS A LA MEMORIA

- Anexo nº 1.-** Copias de los planos correspondientes a las delimitaciones que afectan a la zona de servicio del puerto a las cuales se refiere el epígrafe 1.2.3.3 de la Memoria.
- Anexo nº 2.-** Fotografías e información gráfica e histórica.
- Anexo nº 3.-** Datos estadísticos de la APB Puerto de Alcúdia 2016.

PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE ALCÚDIA

1.-M E M O R I A

1.1.- INTRODUCCIÓN.-

Las propuestas de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en adelante DEUP) son instrumentos prevenidos en el artículo 69 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (BOE del 20 de octubre) y con modificaciones posteriores (en adelante TRLPEMM), para determinar, entre otros extremos, el límite de la zona de servicio del puerto y los usos genéricos de sus diversas áreas.

1.1.1.- ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA PROPUESTA.-

El único proyecto de zona de servicio del Puerto de Alcúdia fue redactado en 26 de marzo de 1964 y sometido a la correspondiente tramitación con arreglo a las disposiciones entonces vigentes, aprobándose con algunas prescripciones por O.M. de 29 de abril de 1967 (resolución fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 23 de mayo de 1967, con el texto que se reproduce íntegramente en esta Memoria).

La primera propuesta de Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Alcúdia (PUEP), con referencia EM-288, fue aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) en sesión de 29 de junio de 2005.

A continuación se inició la tramitación del expediente prevista en el art. 96 de la entonces vigente Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, con la fase de información pública y oficial, que finalizó el 30 de noviembre de 2005.

Con anterioridad se había aprobado por el Pleno del Consell de Mallorca, en su sesión de 13 de diciembre de 2014, el Plan Territorial Insular de la Isla de Mallorca (PTI), instrumento de ordenación territorial que –además de reconocer a Alcúdia el carácter de segundo puerto comercial de Mallorca y que habría de preverse su remodelación- definía como Área de Reconversión Territorial (ART 10.2) la totalidad de los terrenos de la antigua Central Térmica de GESA, dentro de los cuales se ubica la única parcela de titularidad privada

que entonces se proponía adquirir e incorporar dentro del dominio público portuario objeto del Plan.

Una vez finalizó la exposición pública y oficial de la propuesta de PUEP, se decidió esperar (a petición del Consell Insular de Mallorca y al objeto de compatibilizar pacíficamente la ordenación territorial y la portuaria) a que se avanzara en el Plan de Reconversión Territorial previsto en el PTI para el desarrollo de dicha ART y se concretaran coordinadamente la distribución de espacios en la misma.

Lo que se ha venido recogiendo y reflejando en los distintos Planes de Empresa anuales desde el año 2008.

Con fecha 13 de enero de 2011, el Pleno del Consell de Mallorca aprobó definitivamente la modificación núm.2 del PTI (BOIB 18 ext de 04-02-2011), en el que la “Antigua central térmica de Alcúdia y entornos” pasa a tener la consideración de Área de Intervención Paisajística (AIP V), sin que ello sea incompatible con la incorporación de una parte de la misma a la zona de servicio del puerto, y por ello fue dicha modificación informada favorablemente por esta APB, solicitando se tuvieran en cuenta en su desarrollo las necesidades portuarias.

En diciembre de 2013, por parte de Endesa (propietaria de los terrenos), se comunica a la APB que ha sido autorizada a elaborar una propuesta para el Plan especial de desarrollo de dicha AIP V, siguiendo las directrices de ordenación del PTI en el sentido de regularizar el límite con el área portuaria, de forma que mejore la explotación, y en 2014 se iniciaron los trabajos para elaborar dicho Plan.

Debido al tiempo transcurrido desde la aceptación inicial del PUEP por el Consejo de Administración de la APB, y a la entrada en vigor de modificaciones legislativas que afectan a este instrumento (Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, y Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por R.D.L. 2/2011, TRLPEMM), se optó por iniciar los trabajos para elaborar una nueva propuesta para la ahora denominada Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del Puerto de Alcúdia EM-288.1, según lo dispuesto en el artículo 69 del TRLPEMM.

Tras diversas reuniones con el Consell de Mallorca y el Ayuntamiento de Alcúdia, se decidió revisar la propuesta inicial y no incluir en ese momento en la misma la incorporación a la zona de servicio del puerto, como reserva, de parte de los terrenos correspondientes a la antigua Central Térmica.

El objeto de esta propuesta EM-288.1, quitando lo comentado en el párrafo anterior, es sensiblemente el mismo que tuvo el PUEP (de cuya tramitación se propone desistir para iniciar la de esta DEUP, EM-288.1), aunque con la entrada en vigor de la Ley 33/2010 este instrumento ha dejado de considerarse como de planificación, al menos en sentido estricto. Las variaciones introducidas no son de fondo ni significativas. Se trata pues, en la redacción de la presente Propuesta, básicamente de considerar y reconocer formalmente los espacios y las infraestructuras del Puerto existentes en la actualidad, incluyendo 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, teniendo a la vista los usos o utilidades de los diversos sectores portuarios, conforme contemplan los artículos 69 y 72 del TRLPEMM.

Al propio tiempo, se procede al reconocimiento de aquellas ligeras rectificaciones de derecho y/o de hecho de la zona de servicio del Puerto, que se han producido desde la aprobación de la Orden Ministerial de 24 de abril de 1967, visualizándose y justificándose las diferencias entre aquella delimitación y la que estaría vigente por ser la de la fecha de entrada en vigor de la Ley 27/1992 (de acuerdo con la disposición adicional primera del TRLPEMM), así como las de ésta con la zona de servicio propuesta (que incluye toda la zona de servicio terrestre actual “de hecho” por distintas causas).

Redactada en enero de 2016 la indicada propuesta, y aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en sesión celebrada el 3 de febrero de 2016, fue sometida a información pública y oficial; se solicitó informe de los diecinueve Centros Oficiales de las Administraciones Central, Autonómica y Municipal que constan en el expediente, contestando diez de ellos; para dar la máxima difusión a dicho Acuerdo se publicó el pertinente anuncio sobre la información pública en dos periódicos con tirada en Alcúdia, a saber, Diario de Mallorca de fecha 18 de febrero de 2016 y Última Hora de fecha 19 de febrero de 2016; se publicó el anuncio en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (BOIB) el correspondiente anuncio el 16 de febrero de 2016, en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el 24 de febrero de 2016, así como en la página web de la APB y en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Alcúdia durante los 45 días hábiles citados en el mismo.

Con posterioridad, en el Consejo de Administración de la APB de fecha 5 de abril de 2017, y a la vista de las alegaciones efectuadas por el Ayuntamiento de Alcúdia, en las que solicitaba la desafectación de parte del Paseo Marítimo y la antigua piscina de GESA, incluido el pinar colindante, por parte del Presidente se comunicó lo siguiente:

“El Presidente informa de la reunión mantenida en Puertos del Estado a la que acudió el Ayuntamiento de Alcúdia junto con la Autoridad Portuaria de Baleares. De esta reunión salió una visión del conjunto del puerto de Alcúdia compartida, de forma que se llevará a cabo una nueva tramitación de la DEUP.

El Alcalde de Alcúdia interviene para agradecer al Presidente y al Director que le acompañaran a Puertos del Estado donde fueron recibidos por su Presidente y estuvieron negociando las líneas de actuaciones a realizar en el Puerto de Alcúdia. El Ayuntamiento es sensible con las necesidades portuarias, y por tanto entiende que la Autoridad Portuaria necesite parte de la antigua Central Térmica de GESA, y también la Autoridad Portuaria ha entendido las necesidades de la ciudad de Alcúdia integradoras del Paseo Marítimo con la ciudad. Manifiesta su interés en que de forma conjunta y partiendo de intereses comunes se inicie la tramitación, en este sentido, de una nueva DEUP.

Estas modificaciones a introducir en la propuesta del DEUP en tramitación, al tener carácter Sustancial, según el artículo 70 del TRLPEMM,

requieren iniciar nuevamente la tramitación, volver a solicitar los informes pertinentes y someter a información pública el expediente.

Redactada la nueva propuesta de DEUP del Puerto de Alcúdia, instrumento prevenido en el artículo 69 del TRLPEMM, procede someterla al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares para que, en el ejercicio de las funciones que le atribuye el punto 5 del artículo 30 y apartado d) del artículo 26 de dicho Texto Refundido, adopte los siguientes acuerdos:

1º).- Desistir de continuar la tramitación de la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alcúdia aceptada inicialmente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesión de 3 de febrero de 2016 (EM-288.1).

2º).- Dar su Aceptación previa a la tramitación de esta nueva propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alcudia (EM-288.2).

Aceptada inicialmente dicha propuesta por el Consejo de Administración, se procederá por esta Dirección a la tramitación del expediente con arreglo a lo establecido en el mencionado artículo 69, para ser -ultimados los trámites previstos en los apartados a) y b) del punto 4 de dicho artículo- nuevamente sometido a la consideración de este Consejo antes de su elevación a Puertos del Estado, Ente que, con su informe, lo elevará en su caso al Ministerio de Fomento para su aprobación definitiva, si procede.

1.1.2.- DISPOSICIONES APLICADAS.-

El contenido, la elaboración y tramitación de la Propuesta de DEUP, es objeto del artículo 69 del TRLPEMM ya reseñado.

La Secretaría General de Puertos del Estado con fecha 22 de marzo de 1995 cursó una circular puramente informativa a las Autoridades Portuarias relativa a los "Criterios sobre el contenido, documentación, efectos, vigencia y modificación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios" que se ha tenido en cuenta en la formulación de la presente Propuesta.

1.1.3.- JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS.-

No resulta ocioso justificar o examinar las condiciones de los diferentes usos que hoy día tienen los espacios portuarios, o aquellos otros que se pretenden implantar, en algunas de las actuales zonas; las cuales se recogen en esta Memoria.

Se recogen pues, sensiblemente los usos actuales y potenciales en las distintas zonas del Puerto.

Dadas las características del Puerto de Alcúdia, en el que se distinguen 3 dársenas (una para usos comerciales y complementarios, otra con todos los usos portuarios, y entre ellas la intermedia con todos menos el pesquero), y 2 usos preponderantes: comercial y náutico-deportivo, junto con el complementario de ambos), y por sus relativamente reducidas dimensiones, se

considera necesaria una transición entre estos 2 usos preponderantes a través de una franja de usos mixtos.

1.1.4.- JUSTIFICACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-

Conforme señala el punto 3 del artículo 69 del TRLPEMM, la delimitación de la zona de servicio, se realiza precisamente a través de la presente Propuesta de DEUP que incluye los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, y se trata aquí de justificar la necesidad y conveniencia de dichos usos.

Por lo que se refiere a los terminales (muelles y superficies asociadas) de tráfico comercial portuario, tanto de mercancías como de pasajeros, la justificación aparece detallada en esta Memoria. Básicamente se trata de reconocer la realidad actual.

Pero el Puerto, que es de interés general en virtud de lo prevenido en el TRLPEMM, tiene otro tipo de tráfico, que se contemplan expresamente en el punto 6 del TRLPEMM. Según esta disposición los puertos comerciales que dependen de la Administración del Estado han de integrar en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio; asimismo se pueden incluir en su ámbito los espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tienen carácter complementario a la actividad esencial o usos vinculados a la interacción puerto-ciudad. Es bien conocida la gran demanda que existe en las Islas Baleares, y en este puerto en particular, de puestos de atraque para las embarcaciones de recreo y esta circunstancia, además de la satisfacción de las necesidades pesqueras, han sido tenidas en cuenta para la ordenación de los espacios necesarios en la zona de servicio del puerto.

Se mantiene, una zona de reserva en tierra para garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria, con la que se pretende dar satisfacción a potenciales demandas para actividades tan relacionadas con el puerto como pueden ser las propias de una zona de depósito y/o actividades logísticas para almacenamiento y/o distribución de mercancías, o también, alternativamente, para depósito y mantenimiento de embarcaciones de recreo para las que Alcúdia constituye un importante centro. Favorece esta actividad la red viaria en el corredor que relaciona Palma con Alcúdia y de que se encuentran en estudio mejoras de similar importancia en otros viales transversales.

Asimismo se pretende que la Propuesta reconozca la posibilidad de utilización de las superficies al trasdós del antiguo muelle de ribera (Passeig Marítim) para actividades lúdicas acordes con el fin prevenido para la dársena histórica del puerto, que no es otro que el de atraque de embarcaciones de tráfico local y barcos de recreo de porte idóneo para el calado existente; este fin, cada vez más común en las dársenas históricas de los puertos, supone una ambivalencia de uso portuario con el ciudadano precisamente en un paraje donde las actividades de cariz industrial, como puedan ser las de mantenimiento y reparación, han ido desapareciendo en el transcurso de los últimos lustros, paralelamente al mayor respeto y cuidado que las distintas

Administraciones han venido prestando al área adyacente a la portuaria. En todo caso estos usos recreativo-culturales se hallan plenamente conformes al punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM.

También han sido incluidas las necesidades derivadas de la vialidad o de la conexión por tierra para la unión de los distintos terminales o zonas de servicio portuarios con la red de comunicaciones de la Isla, aunque pueda plantearse la desafectación de un tramo de vial para su eventual cesión posterior (con condiciones que garanticen su funcionalidad) al Ayuntamiento

En cuanto a aquellos espacios ya declarados sobrantes o innecesarios en 1967 al aprobarse la zona de servicio, sin utilización para servicios portuarios directos o complementarios indirectos que puedan prestarse desde inmuebles fronteros a la zona portuaria, se prevé, en ramo documental independiente, proceder a formalizar su entrega al Ayuntamiento para dar cumplimiento a la previsión de 1967. La justificación de la no necesidad de estos espacios ya en el año 67 sigue siendo válida.

En el Epígrafe 1.2. de la Memoria se recoge, asimismo, el deslinde practicado por la Demarcación de Costas de Baleares, a través del cual se pone de manifiesto que el espacio portuario necesario para los servicios prevenidos se halla ya en dominio público marítimo terrestre (salvo los de reserva a incorporar).

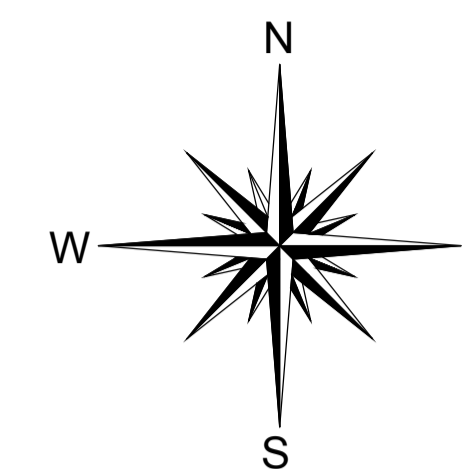
Asimismo se adjunta el plano resumen de información de las zonas del Plan Especial vigente en el Puerto de Alcudia, aprobado por la Comisión Insular de Urbanismo del Consell de Mallorca el 20 de febrero de 2004.

SITUACIÓN ACTUAL DE LOS USOS EN EL PUERTO DE ALCUDIA:

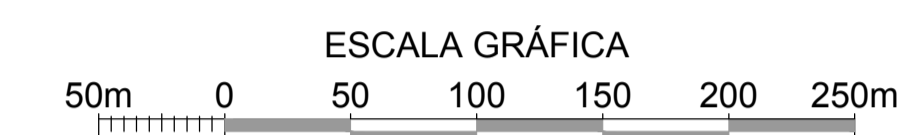
En el plano anexo se recogen esquemáticamente los actuales usos que se vienen desarrollando en el puerto en la actualidad. Asimismo se anexa plano con la situación actual de concesiones y ocupaciones temporales más relevantes.

Como se puede comprobar los usos actuales en el puerto se siguen manteniendo en la nueva propuesta de usos que se grafía en el plano 5 del Documento nº 2 Planos.

**PLANO ANEXO USOS
ACTUALES EN EL PUERTO DE
ALCUDIA
ESC.- 1/3.000**

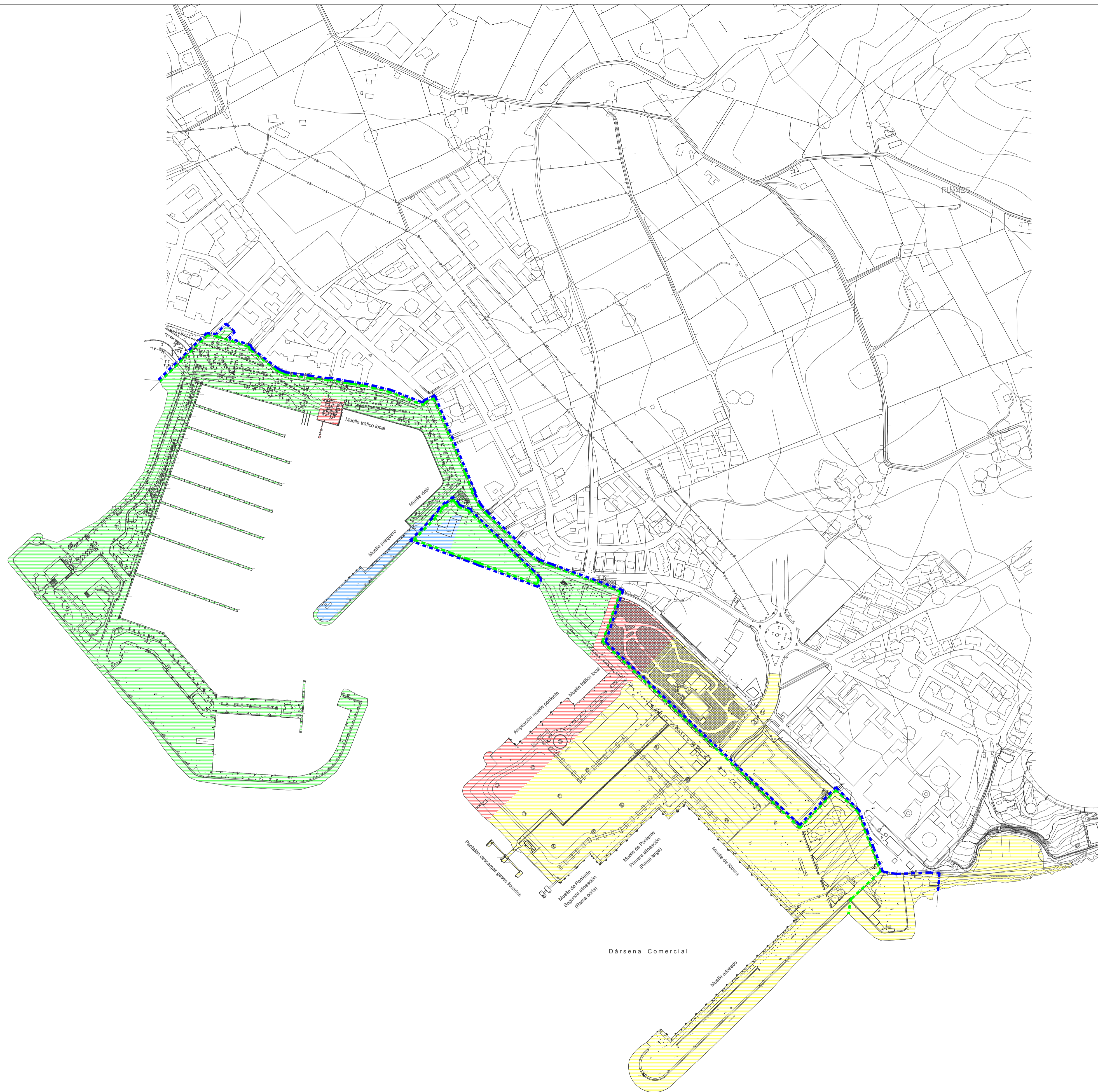


PUERTO DE ALCÚDIA

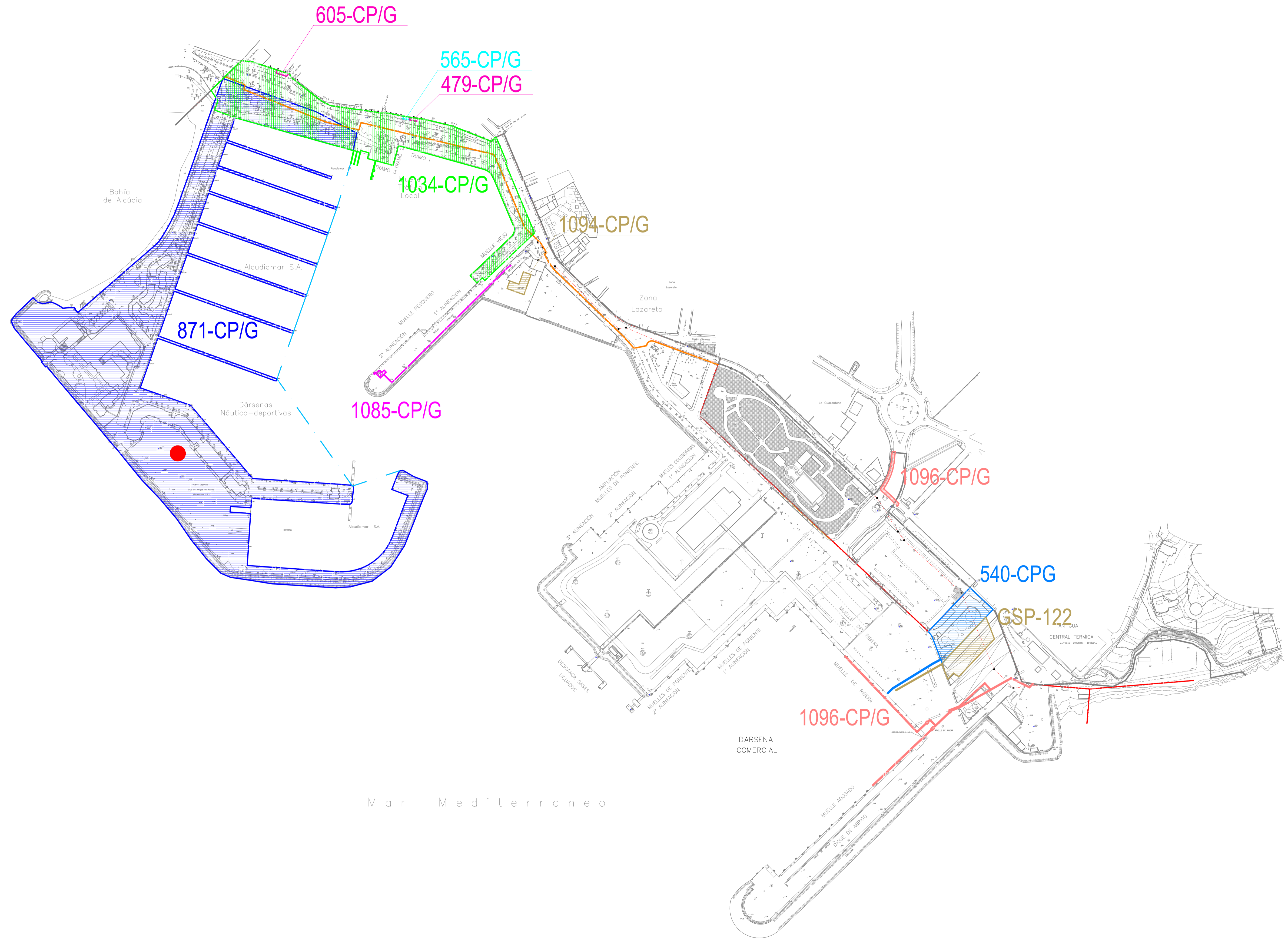


- - - LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE SEGÚN O.M. DE 24 ABRIL DE 1.967.
- - - LÍMITE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE VIGENTE A LA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR DE LA LEY 27/1.992.

USOS ACTUALES EN EL PUERTO DE ALCÚDIA	
COLOR	USO BÁSICO
AMARILLO	COMERCIAL Y COMPLEMENTARIO
VERDE	NÁUTICO DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO
AZUL	PESQUERO Y COMPLEMENTARIO
ROJO	COMERCIAL, NÁUTICO DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO



**PLANO DE CONCESIONES Y
OCUPACIONES TEMPORALES MÁS
RELEVANTES**



----- Línia Domini Públic Portuari

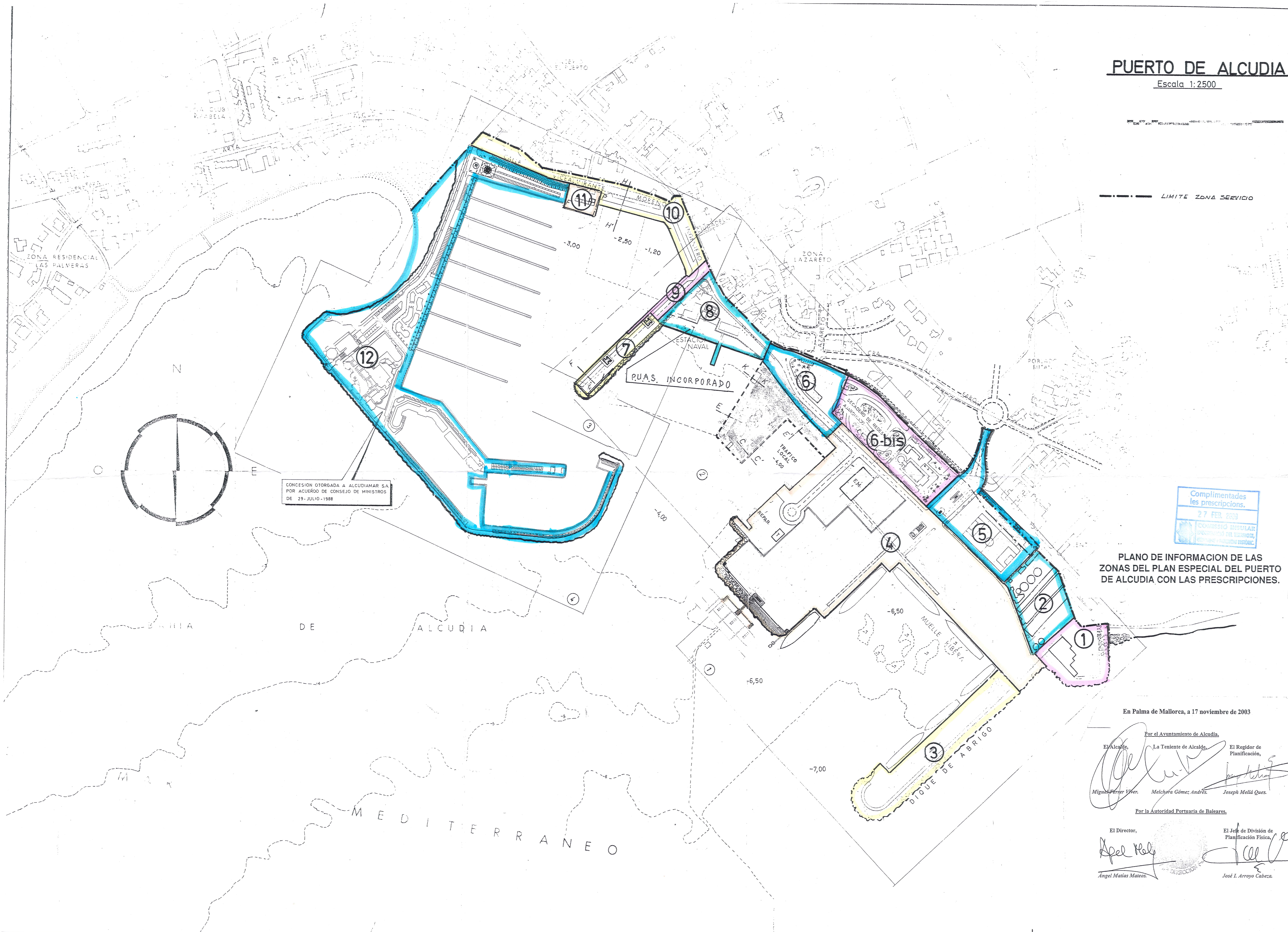
PORT D'ALCÚDIA
 Plànol d'ocupacions (COP i GSP)
 ESCALA 1:2.500
 29 mayo 2018

**PLANO RESUMEN DE
INFORMACIÓN DE LAS ZONAS DEL
PLAN ESPECIAL VIGENTE EN EL
PUERTO DE ALCUDIA, APROBADO
POR LA COMISIÓN INSULAR DE
URBANISMO DEL CONSELL DE
MALLORCA EL 20 DE FEBRERO DE
2004**

PUERTO DE ALCUDIA

Escala 1:2500

----- LIMITE ZONA SERVICIO



CONCESION OTORGADA A ALCUDIAMAR S.A.
POR ACUERDO DE CONSEJO DE MINISTROS
DE 29 JULIO 1988

Complimentades
les prescripcions,
27 FEB. 2003
CONSEJO INSULAR
DE ALCUDIA

PLANO DE INFORMACION DE LAS ZONAS DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE ALCUDIA CON LAS PRESCRIPCIONES.

En Palma de Mallorca, a 17 noviembre de 2003

Por el Ayuntamiento de Alcudia,

El Alcalde, La Teniente de Alcalde, El Regidor de Planificación,
Miguel Ferrer Viver, *Melchora Gómez Andrés*, *Joseph Meliá Ques*

Por la Autoridad Portuaria de Baleares,

El Director, El Jefe de División de Planificación Física,
Ángel Matías Mateos, *José L. Arroyo Cabeza*

1.2.- ANTECEDENTES.-

1.2.1.- RELACIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO CON LA CIUDAD.-

1.2.1.1.- Antecedentes históricos.-

El puerto de Alcúdia no se separa acusadamente -cuando menos en sus inicios- de los antecedentes históricos comunes a la generalidad de los puertos españoles, en especial a los del área mediterránea.

La relación del Puerto con la Ciudad no era objeto de especial consideración hasta mediados del siglo XIX pues Puerto y Ciudad constituían entes separados, sin que en el puerto hubiera ningún motivo especial, derivado de su tráfico mercantil, para establecer normas o condiciones que implicaran un régimen especial desde el punto de vista urbanístico existiendo tan solo normas puntuales relativas a su policía o explotación.

Dada la relativa modestia de las instalaciones existentes (el lazareto con su embarcadero, el dique hoy interior y, acaso el "moll vell" del que hoy no hay rastro cerca del inicio de la playa) y este sistema de construcción y gestión, era impensable la producción de ningún tipo de conflicto entre el Puerto y la Ciudad, que, en cierto modo, vivían sus respectivas vidas con escasa preocupación del uno por la otra, o viceversa. A ello contribuía, a no dudar, el sistema de ciudad amurallada que perduró en el siglo XIX, en que el recinto físico de la ciudad quedaba perfectamente definido por las fortificaciones y el puerto se constituía como algo exterior, con vida independiente, e, incluso, con sus propias defensas, como la Torre Mayor.

La realización de las diferentes infraestructuras -y, éstas aún limitadas a las obras de abrigo o atraque- no tuvo una regulación específica hasta la Real Cédula de Carlos III de 1786 "por la cual se establece la economía e intervención que debe observarse en las obras de los puertos marítimos, que se construyen a costa de los arbitrios o caudales públicos en la forma que se expresa".

Hasta la promulgación de esta disposición las obras se realizaban con fondos de muy diversa procedencia y con intervención totalmente diferente según la ocasión y los casos. A partir de esta Real Cédula -tardíamente aplicada en Baleares- se establecen los grandes principios que han venido siendo una constante con posterioridad para la ejecución de toda obra pública, a saber: 1º) la existencia de un proyecto previo debidamente aprobado por la autoridad competente (en este caso la Real); 2º) la existencia de un control de los fondos que se aplican a esta obra y de los cuales se debe disponer con anterioridad para poder iniciarla (la actual aprobación económica de las obras), y, por último, 3º) la necesidad de un control durante su realización y de final que asegure la ejecución de las obras con arreglo a los presupuestos aprobados y al proyecto también aprobado al principio (la actual inspección y reconocimiento final). Estos tres principios no requerían de más requisito que señalar cuáles eran las autoridades competentes en cada caso y la procedencia de los fondos que se aplicaban. En lo concerniente a lo primero los facultativos de la Armada eran los encargados de la realización de los proyectos y de la dirección de las obras hasta 1851 en que, creado el antiguo Ministerio de Fomento, pasan estas atribuciones facultativas a los ingenieros civiles.

Los proyectistas limitaban su atención a las obras y poca previsión se hacía en relación con las diversas construcciones ajenas a ellas y a su relación con la ciudad; por gremios, entidades o particulares se levantaban edificaciones, sin parar mientes en el dominio público portuario, con fines concretos y específicos; la ausencia de norma y de un verdadero plan daba lugar a cierta anarquía, incluso funcional, por lo que no faltaban algunos establecimientos más o menos ajenos al quehacer portuario y, todo ello en un "totum revolutum" que mostraba la ausencia total y absoluta de planificación portuaria y el oportunismo de que se habían aprovechado algunos para conseguir su correspondiente ocupación privativa del dominio público para beneficio propio, circunstancia que, con el tiempo, daría lugar al planteamiento de problemas jurídicos.

Han de llegar las organizaciones derivadas de la formación de los incipientes Servicios de Obras Públicas, a partir de 1851, y las grandes Leyes de Obras Públicas, la General de 1877, y, en especial, la de Puertos de 1880, para que se inicien serias ordenaciones en las zonas portuarias y una relativa planificación de las obras aunque ello se introdujo con un aspecto puramente económico, lo cual habría de informar durante mucho tiempo -y hasta la aparición de la privativa legislación urbanística- las diferentes planificaciones estudiadas en el seno de los antiguos Ministerios de Fomento y de Obras Públicas a lo largo de un siglo (de mediados del siglo XIX a mediados del XX).

La creación por Real Decreto de 22 de Julio de 1928 de la Comisión Administrativa de Mahón -en cuyos puertos se incluyó el de Alcúdia- tuvo nula incidencia; tan artificiosa organización no llegó a tener efectividad pues fue rectificada con la R.O de 26 de noviembre de 1928- entre cuyos puertos se hallaba el de Alcúdia- y significó su agregación a la Dirección Facultativa de Palma y dependencia directa de la a la sazón Junta Central de Puertos. En 1º de enero de 1929 se inició este nuevo régimen.

La nueva legislación del siglo XIX establece ya para los puertos los conceptos de "interés general" y de "interés local", con su correspondiente consecuencia en la clasificación del puerto -que en principio debía ser por Ley- y, a fin de cuentas, en la definición de quien debía correr con los gastos de su construcción, mantenimiento y explotación: el Estado en el primer caso, y el Ayuntamiento (o Diputación) en el segundo. Esta clasificación acabó siendo fijada por Decreto y el periodo comprendido entre el final del siglo pasado y mediados del XX es pródigo en clasificaciones que, al principio, engrosan cada vez más la clasificación de "interés general". Si se considera la antigua clasificación de "refugio", también llamada "interés general de segunda clase", dada a los puertos pesqueros o de embarcaciones menores sin ningún tráfico mercantil, resulta que, históricamente, "de facto" todos los puertos españoles han venido dependiendo del Estado (hoy Estado + Autonomías). La legislación contemplaba los puertos municipales; pero, por los antecedentes históricos y por la absoluta falta de tradición, nunca estuvieron los Ayuntamientos interesados en construir, mantener, administrar y gestionar un puerto; antes bien se unían a la presión política para pasar el puerto de una situación ambigua a la de "interés general" viendo la ventaja económica de cargar los costos al Estado y renunciando, acaso inconscientemente, a que el puerto constituyera un servicio municipal más. Eran tiempos, sin duda, en que los problemas de gestión no tenían la envergadura de hoy en día pero hubiera resultado verdaderamente insólito que un Ayuntamiento gestionara un puerto.

El puerto de Alcúdia ya es declarado de interés general de segundo orden en 19 de marzo de 1885.

- El concepto de "zona de servicio".-

El concepto de "zona de servicio" del puerto aparece ya en las disposiciones legales del siglo XIX y es nítidamente expresado en la Ley de Puertos de 1880. Ello no obstante -cuando se estudia- se le da un carácter muy restringido al principio y todas las interpretaciones obedecen exclusivamente a la asignación de espacios para la estricta necesidad de la operación portuaria de carga-descarga contemplándose sólo el tráfico mercantil e ignorándose, aunque teniéndose, las actividades complementarias del puerto que habrían de ser objeto de incorporación más adelante.

De hecho la delimitación derivada de este concepto se considera únicamente de aplicación en los puertos de mayor relevancia e interés y solo es estudiada desde el primer momento en Baleares para el Puerto de Palma de Mallorca, ignorando los Servicios de Obras Públicas a la sazón establecidos el resto de puertos. Igual actitud, en relación con esta zona de servicio, adopta en 1939 CAPE ó CAOSPE la propia, a cuya Dirección Facultativa estaba afecto el de Alcúdia.

La tardía atención prestada en definitiva a este punto -unida a la, aún más tardía delimitación del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre a lo largo del litoral históricamente afectado por el puerto y acción previa obligada, pues no se llega a disponer de verdaderos instrumentos de delimitación de la zona portuaria tramitados íntegramente, hasta los años 60 del siglo XX- motiva la existencia de una franja no definida del litoral, es decir la correspondiente a la comprendida entre el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre y las nuevas obras que ejecutó o va realizando la Administración Portuaria -sea en forma de viales litorales, sea en forma de muelles de ribera, incluso diques de abrigo- que, en ciertos casos, no son debidamente tratadas, pues se ven bajo una óptica sólo portuaria y sin contemplar la posible "soldadura" de estas nuevas infraestructuras portuarias con la propia Ciudad.

Aún cuando esta carencia de armonización se supera más tarde, buena parte de las soluciones adoptadas no llegan con oportunidad y se crean ya ciertas situaciones conflictivas, sea por carencia de infraestructura, sea por discordancia de uso, habiendo de aplicarse soluciones técnicas y administrativas que, acaso, no sean las óptimas.

La precisa determinación de la zona de servicio del puerto de Alcúdia no se realiza hasta el año 1967, prácticamente con cien años de retraso, y ya se incluyen, con un concepto más amplio e integral, no solo los espacios necesarios para la operación portuaria estricta sino también todos aquellos que pueden ser dedicados a actividades complementarias como son la de las instalaciones de mantenimiento y reparación de buques o embarcaciones, la de depósitos, la de las infraestructuras para embarcaciones menores de pesca y de recreo, viales generales y específicos, aparcamientos y espacios vinculados a los establecimientos fronteros (bares, terrazas) que dan servicio a los usuarios portuarios.

1.2.1.2.- El Decreto de 11 de diciembre de 1942.-

La paulatina creación de nuevas infraestructuras dedicadas al tráfico mercantil da lugar a terminales especializados de cierta importancia cuyos problemas de explotación se ponen de manifiesto al llegar la década de los años 40; esta circunstancia unida a la preocupación por la seguridad, tanto de personas como de mercancías, que ya priva en la época, y a la correcta gestión aduanera, da lugar al célebre Decreto de 11 de diciembre de 1942 que prevé el cerramiento sistemático de las áreas portuarias dedicadas a los diferentes tráficos. Esta disposición, o más bien su ejecución, fue objeto de agrias y veladas críticas en Palma, único puerto balear en el que se aplicó. Aunque Alcúdia dispuso de despacho aduanero no se realizó a la sazón este cerramiento que sí existe, con ciertas mitigaciones de establecimiento, en la actualidad para la zona comercial.

1.2.1.3.- La incidencia de la legislación urbanística; la Ley del Suelo de 1956.-

La formación de Planes Generales o Sectoriales de Obras Públicas desde el siglo XIX había venido siendo el instrumento generalmente utilizado desde que se creó en el siglo XIX el Ministerio de Fomento. Estos Planes contemplaban estrictamente la ejecución de las diferentes infraestructuras para la que estaban formados, y, a ello, no escapaban las relativas a las obras portuarias. Consistían esencialmente en unas relaciones de obras, con sus calendarios de ejecución y presupuestos, sin más pormenorización que sus características principales y ausencia de regulación de usos. En el Estado Liberal decimonónico, más o menos centralizado y de estructura napoleónica, la decisión se tomaba por el Ministerio de Fomento, o por los que, con diversas denominaciones, le sucedieron, con escasa o nula intervención de Ayuntamientos y Diputaciones.

Aún no se había desarrollado la legislación urbanística y tampoco habían sido debidamente definidos los diferentes niveles de planificación con vocación integradora total; por ello la aparición de las primeras leyes de este tipo, como es la del Suelo de 1956, supusieron, de hecho, un cambio total en los planteamientos seguidos hasta la fecha, aunque Puertos y Ayuntamientos tardaron algo en percatarse de ello.

Ya no era suficiente la formación de un Plan de Obras Públicas referido a un determinado tipo de infraestructuras sino que, especialmente en los puertos, este debía estar integrado dentro de otro instrumento más general cual era el Plan Director Territorial o el Plan General de Ordenación Urbana. Pero esta diferencia no es apercibida al principio y los tres Planes Generales cuatrienales del Estado que siguen al Plan de Estabilización de 1959 tienen esta obvia carencia, cual es la de formarse y realizarse al margen de los instrumentos urbanísticos, a pesar de encontrarse ya vigente la citada Ley del Suelo de 1956.

Si esta circunstancia pudo ser sobrellevada en el primer plan no sucede así con los últimos, y cada vez menos a medida que pasa el tiempo, en que se hace más palmaria la necesidad de coordinar las planificaciones de infraestructuras y de sus usos con las de Urbanismo.

Es precisamente a lo largo de la década de los años 60 cuando los ayuntamientos van teniendo conciencia de las previsiones de la Ley del Suelo de 1956 y de cómo quedan involucrados los puertos; nacen así, no sin un periodo de discusión, las primeras ideas sobre las "competencias concurrentes" en el ámbito portuario rompiendo con una tradición interpretativa secular que contemplaba los "Planes Generales de Obras Públicas" como instrumentos totalmente autónomos y únicos necesarios para dar vía libre a las grandes inversiones, sin más limitación que sus trámites específicos.

Esta necesidad de coordinación se pone aún más de manifiesto en aquellos puertos como el de Alcúdia donde la infraestructura portuaria coincide en gran parte con otra de carácter eminentemente urbano según seguidamente se verá.

1.2.1.4.- La ineludible polivalencia de los primitivos muelles de ribera.-

Es un fenómeno bien conocido el de que en ciertas poblaciones -como el caso del caserío del Puerto de Alcúdia- el desarrollo urbano se ha venido basando en buena parte en los esquemas viarios generales, construyéndose inicialmente muchas de las edificaciones a lo largo de los viales generales que pasan por la localidad: así gran número de poblaciones de escaso censo tienen sus calles principales coincidentes con los viales o carreteras del nudo de comunicaciones que constituye su núcleo.

El Puerto de Alcúdia no escapó a esta regla pues la formación de modestos muelles de ribera fue el primer aprovechamiento del litoral de las aguas abrigadas, y es, de hecho, un vial o una calle donde, por el lado de mar, se encuentran rudimentarias instalaciones portuarias, dársenas, varaderos o muelles de ribera, y, por el lado de tierra, se hallan las diversas parcelas de propiedad privada, antes colindantes con la zona marítimo-terrestre y luego con el dominio público portuario y, tras la realización de las correspondientes obras por el Puerto, con un muelle o vial. El espacio portuario se compone pues de dos partes: la antigua zona marítimo-terrestre y la "tierra" ganada al mar.

En este ámbito espacial, con un lado en el límite de la propiedad privada y con otro lado en el espejo de agua coexiste un vial de acceso, de desarrollo paralelo a los muelles, con una multiplicidad de usos de carácter más o menos portuario. Por dos de los antecedentes expuestos: nula o escasa intervención de los municipios en la formación de los primitivos núcleos y tradición de aprovechamiento de los viales generales para construir calles. El desarrollo de las actividades comerciales, y sobre todo turísticas, produce una inexorable consecuencia: la calificación de solar de las parcelas de propiedad privada, a ras del dominio público, sin que, a expensas de dicha propiedad privada, se dejara un vial adyacente a la zona portuaria de usos estrictamente urbanos.

Puede que una solución de este tipo fuera inimaginable tanto para el Puerto como para el Ayuntamiento cuando se inició la gestación de estos muelles/carretera/calle y, acaso, tanto la técnica de planificación como los recursos económicos no la propiciaban. Lo cierto es que por el Puerto se

autorizó o bien toleró, sin precaución o cautela alguna, la apertura de huecos y de accesos a los muelles -evidentemente abiertos- admitiendo, sin reconocerlo, una servidumbre de paso y de acceso, causa prístina de muchos problemas actuales. Esto sucedió en la parte interior del Puerto de Alcúdia. El Puerto, pues, con su desarrollo litoral, crea "malgre lui" un problema de gestión extraño, inducido en su propio espacio, pues su solución es típicamente municipal: limpieza, recogida de basuras, policía urbana -no portuaria- entre otros. Las aguas potables y residuales, la energía eléctrica, el gas, el teléfono, y, en muchas ocasiones, no desdeñables canalizaciones de aguas pluviales, han de desarrollarse en dominio público portuario sin ninguna, o casi ninguna, relación con las actividades del puerto.

Esta circunstancia se complica aún más en Alcúdia cuando más tarde se une la existencia de un vial mucho más general, desarrollado a lo largo de la costa, superpuesto sobre los anteriores y relacionando núcleos de población alejados y ajenos al puerto.

En Alcúdia (puerto interior) y en su parte originaria -antes de las últimas reformas- se encontraba un vial de más o menos amplitud y complejidad, con no menos de dos carriles y una calzada, en el que coexistían tres usos bien diferenciados:

- a) En primer lugar el uso portuario individualizado como muelle de ribera de modesta amplitud y discretos calados, en el cual atracan embarcaciones, y donde se produce, con más o menos complejidad, la operación portuaria de embarque y desembarque de pasajeros, cuando no se trata de un simple muelle de atraque de embarcaciones menores de pesca o de recreo.
- b) El muelle constituye, a su vez, una calle, al igual que el resto de la población, a la que dan las fachadas de las diferentes casas de propiedad privada y cuyos usos, en general, no son ya afines con la actividad portuaria sino más bien propios de cualquier calle de una ciudad y, ello, sin perjuicio de que en algunos locales o plantas bajas pueda haber almacenes o industrias relacionadas con el quehacer portuario, o el turismo, y que podrían estar ubicadas igualmente en tinglados o edificios exentos en el propio muelle, si hubiera espacio.
- c) Y, por último, sobre el muelle-calle, se producía un tráfico general que relacionaba parajes alejados tanto del muelle como de la propia población, coexistiendo un vial con una circulación de vehículos ajenos en buena parte al tráfico portuario y a los vecinos alojados en los inmuebles fronteros a la zona portuaria.

Dada la relativamente escasa entidad de la actividad portuaria del paraje no resulta económicamente viable -y razonable y físicamente posible- separar el tráfico portuario con su propio vial del resto de los usos, a saber el de vial general -peatonal o no- y el uso urbano. Por ello es ineludible en este caso que este Paseo o muelle de Ribera -como quiera llamársele- sea polivalente y preste servicio tanto para el atraque de embarcaciones menores, o para la llegada y salida de pasajeros de excursiones marítimas, como para la circulación general, y también para servir de acceso a los diferentes inmuebles ubicados en parcelas de propiedad privada en la parcelas colindantes.

Estas circunstancias implican en esta parte una íntima integración del Puerto con la Ciudad, e impiden cualquier presencia de vallas o controles, pero obviamente complican la administración y gestión tanto para el Puerto como para el Municipio.

La afluencia turística a la zona portuaria, el atractivo que siempre ésta ha tenido, y el haberse puesto de moda como parajes de actividades lúdicas o recreacionales, ha complicado aún más la situación pues las relativamente escasas posibilidades de espacio han exigido drásticas limitaciones de tráfico rodado o bien obras de ampliación para disponer terrazas o paseos. Todo ello entre el espejo de agua y los inmuebles fronteros de propiedad privada, y siempre con la "bête noire" de los aparcamientos acompañando.

1.2.2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO.-

1.2.2.1.- Antes de la Implantación de los Servicios de Obras Públicas

Aún cuando la Ciudad de Alcúdia -la antigua Pollentia- fue la capital de la isla de Mallorca durante la época del Imperio Romano, no queda noticia ni vestigio alguno de lo que pudiera haber constituido una primitiva infraestructura portuaria salvo la placa de bronce que hace referencia a un faro; previsiblemente las operaciones se realizaban por medio de barqueo cual sucedía en las localidades de escasa relevancia del Imperio. El Puerto, sin embargo, era ya considerado durante la Edad Media y aparece reseñado en el Atlas Catalá de los Cresques de 1385. El surgidero se hallaba ya a la sazón a redoso de la Punta d'Es Castell que, con el concurso del Islote de Aucanada, proporcionaba un buen abrigo natural, salvo, en parte, de los temporales del primer cuadrante.

Si bien el calado no debió ser muy grande fue, sin duda, notablemente superior al actual ya que, a causa de las lentas aportaciones seculares y, sobre todo, de la construcción de los diques de abrigo, primero el del antiguo puerto en los Siglos XVIII y XIX y después el del nuevo puerto a mediados del pasado siglo, se produjo un basculamiento paulatino de la playa originándose erosiones a partir de S'Oberta de la Albufera y aterramientos en las inmediaciones del actual puerto. Tanto restos de pecios hallados en el paraje en los fondos marinos, como el antiguo topónimo "Port Vell" que aun se aplicaba por los años 50 del siglo XX al punto donde actualmente arranca el espigón Oeste de (Concesión de Alcúdiamar), corroboran esta hipótesis.

Las noticias sobre instalaciones portuarias propiamente dichas son relativamente recientes y datan del Siglo XVIII. Una se trata del Proyecto de Cuarentena que aparece en el plano de la Ciudad de Alcúdia de la colección de Jeroni Berard de 1785 y otra la lápida de la casilla de navegantes que aun se aprecia en las inmediaciones del arranque del antiguo dique.

La decisión de construir una cuarentena, o lazareto como también se llama, en el Puerto de Alcúdia, pone de manifiesto la existencia de un apreciable tráfico mercantil en el Siglo XVIII. El proyecto de esta instalación aparece nítidamente en el plano citado de Jeroni Berard aunque, por los restos conocidos que perduraron hasta final de los años 50 del pasado siglo, puede afirmarse que tan solo se llevó a término del proyecto un modesto muelle

embarcadero y el muro de cierre del recinto; estas obras aparecen grafiadas en diversos planos que muestran el estado del paraje a mediados del Siglo XIX.

Y en cuanto a la casilla de navegantes, cuya placa reza: "ESTA CASYLLA DE MAREANTES DE SAN PEDRO DE ESTA CYUDAD DE ALCUDYA SE FABRYCÓ CON LAS LYCENCYAS CORRESPONDYENTES EN EL AÑO DE 1786, SYENDO SVBDELEGADO DE MARYNA D. YOSÉ DE AMEZARRY Y SV THE DN ANDREZ CAPÓ Y MAYORDOMOS DE ESTE GREMIO YAYME SAMPOY MYQL TORRENS Y EL THESRO MYQL MONTANER". La existencia de un "Subdelegado de Marina" implica ya cierta importancia del Puerto desde el punto de vista mercantil. A final del Siglo XVIII se produce la habilitación del Puerto de Alcúdia para el comercio y se constituye la Junta de Sanidad con sus morberos que se ocupan del lazareto ya en 1785; también es importante la pesca del coral que alcanzó un gran auge en dicho siglo perduraron hasta finales del siglo XIX; existían en 1746 hasta 56 falúas napolitanas para dedicarse a este menester y 14 barcos en 1781 de la misma nacionalidad, que se dedicaban a la pesca por el litoral de Alcúdia y de Pollensa.

1.2.2.2.- Después de la Implantación de los Servicios de Obras Públicas.-

Al entrar en vigor el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851, el Puerto de Alcúdia pasa a depender del Ministerio de Fomento. No tarda en merecer la atención de la nueva Administración pues en 1864 es objeto de un anteproyecto para su mejora. En la Memoria de dicho documento se reseña la situación del puerto a la sazón con grandes inconvenientes de aterramiento, y la existencia tan solo de un pequeño muelle de muy escaso calado de 85 m. de longitud por 15 m. de anchura, con algunos cañones empotrados cuyas culatas servían de norays para amarre de los buques. Ello no obstante la operación se producía sin atraque directo con la utilización de lanchas o faluchos para transportar la mercancía entre el muelle y el buque que, o bien permanecía fondeado en bahía, o bien con amarres sobre muelles y anclas. Los principales productos eran de carácter agrario, como son el cáñamo, el lino, las algarrobas, las legumbres, el trigo, el ganado, etc.

La previsión de mejoras de este anteproyecto era bien modesta; se reducía al dragado de un canal de 50 metros de amplitud en dirección nortesur, y de 390 metros de longitud, con un calado de 4 metros que desembocaba en una dársena, también dragada, de 0,78 ha. dotada, en su lado norte, del mismo muelle primitivo alargado en 10 metros, con sus pavimentos reconstruidos, y con una grúa dispuesta en su morro, signo evidente, aunque no se confiase, de que se pretendía disponer un muelle de atraque, de cuando menos, 15 metros de longitud. La base del canal se balizaba con sendas boyas y su eje se marcaba con una enfilación.

Estas obras no se llevaron a cabo, aun cuando el anteproyecto mereció la aprobación; por otra parte, según hoy se conoce, hubieran sido de muy difícil realización por cuanto en el paraje donde a la sazón se encontraban sondas del orden de dos metros, no se podía alcanzar los cuatro previstos en el dragado sin costosísimos dragados en roca. Este anteproyecto fue redactado en 1864 por Emilio Pou y no dio lugar a ninguna acción posterior hasta 1928 sin perjuicio de que se hicieran pequeñas actuaciones en la

conservación de las obras, e incluso modestas mejoras como el muelle y rampas empedradas exteriores. El puerto había sido declarado de interés general de 2º orden por Ley de 19 de marzo de 1885.

En 1928 Antonio Sastre redacta el "Proyecto de Ampliación y Mejora del Puerto de Alcúdia", cuya idea básica es similar a la del anteproyecto de Pou, aunque con mayor ambición. Se trata de dragar un canal a 5 metros de calado, con ancho de 100 metros para alcanzar una dársena operativa, donde, en forma de martillo, se proyecta un muelle comercial al final del espigón existente; a partir de este se prolonga el dique en 181 metros siguiendo la dirección del canal y la dársena interior se draga hasta la roca. Este Proyecto no merece la aprobación sino que se devuelve con la indicación expresa de proyectar un nuevo dique y de que se adopte una solución totalmente diferente.

Tiene lugar a la sazón la profunda reforma de la Administración Portuaria con la creación de la primera "Junta Central de Puertos" y los "Grupos de Puertos" así que el nuevo proyecto ya se redacta en 1932 por el Director del Grupo de Puertos de Mallorca, Juan Frontera, quien, a su vez, era el Director del Puerto de Palma de Mallorca. Se abandona la primitiva idea de tratar de recuperar la dársena interior y se dispone un nuevo dique muelle de 350 metros de longitud que sale de la llamada "Punta d'Es Castell" o "del Lazareto" formando su dirección un ángulo de 140º con el norte. Este dique muelle tiene 6 m. de calado y se prolonga con otros 50 m. con dique de escollera que termina en un morro circular; la totalidad de la longitud de la obra es pues de 400 m. desde la citada Punta d'Es Castell. Las obras se completan con un nuevo camino de enlace de 8 metros de ancho de los nuevos muelles con el Caserío del Puerto utilizando, en un primer tramo, la salida del camino del Faro de Aucanada. Este proyecto merece la aprobación con determinadas prescripciones cuya introducción da lugar al "Proyecto Modificado de Ampliación y Mejora del Puerto de Alcúdia" redactado por Antonio Dicenta en 1933, con la disposición prácticamente igual a la del primer proyecto de Frontera.

Aprobado este nuevo proyecto por importe de 1.718.161,- pesetas se subastan las obras en 1935 contratándose seguidamente por 1.524.000,- pesetas e iniciándose en noviembre del mismo año. Los acontecimientos bélicos que tuvieron lugar en el año 1936 produjeron la paralización de las obras en el mes de agosto y hubo de esperarse a la terminación de la guerra para su prosecución, acordada en febrero de 1940 aunque sin efecto porque en noviembre del mismo año se procede a la rescisión del contrato de las obras.

En febrero de 1941, el Director del Grupo de Puertos de Mallorca, Gabriel Roca Garcías, Director del Puerto de Palma de Mallorca, redacta el "Proyecto de terminación de las Obras de Ampliación y Mejora del Puerto de Alcúdia" por un importe de 3.899.295 pesetas, que sigue una disposición en todo similar a la de los dos Proyectos anteriores. Se hace mención en la Memoria del proyecto a la necesidad de atraque de los buques a vapor que se ven obligados a fondear en bahía, para descargar las mercancías y embarcar o desembarcar los pasajeros y, por primera vez se hace una mención específica de que las obras son indispensables para las necesidades militares del polígono de tiro instalado en Alcúdia, posteriormente llamado "Polígono de

Utilización de Armas Submarinas" (PUAS), en el ángulo exterior del antiguo dique ocupando el muelle y rampa varadero.

Subastadas las obras se produce su reiniciación pero con escaso éxito, pues en junio de 1946 se produce de nuevo la rescisión del contrato siendo necesario acometer otra vez el proyecto de su terminación que se redacta, también por el mismo autor, en septiembre de 1946, introduciendo una variación en el ancho del muelle que pasa a ser de 30 metros por haberlo así solicitado el Jefe de la Base Naval de Baleares. El presupuesto de las obras se eleva a 13.488.310 pesetas.

En septiembre de 1949 se introduce una importante reforma del Proyecto que consiste en la adición del primer muelle de ribera en las inmediaciones del arranque del dique, con calados entre 2,40 y 3,50 m. y una longitud de 100 m., con su correspondiente explanada anexa. Se iniciaba así lo que iba a ser la futura configuración del muelle comercial. El presupuesto de contrata de las obras se elevó a 14.347.609 pesetas. Ya en 1953 y próxima la terminación de las obras, se introducen algunas modificaciones de detalle. Las obras se desarrollaron entre los años 1948 y 1954, con una duración total desde el primer Proyecto de 1933 de 21 años. El importe líquido que ofreció la liquidación de la obra en 1955, con todas sus revisiones de precios, ascendió a 17.884.289 pesetas.

Sigue un periodo de unos treinta años en que las acciones en el puerto son discretas yendo, al propio tiempo, su inicial tráfico tomando notable aumento. Las acciones se dirigen más bien a completar la nueva zona de servicio conseguida, así en 1955 se construye un tinglado y estaciones marítimas, en diversos años se producen dragados para mejorar los calados, se dispone una boya codera para facilitar el amarre de los buques, se adoquinan o pavimentan los muelles, se construyen instalaciones pesqueras y almacenes para útiles de pesca, se disponen conducciones para aguada e instalaciones eléctricas, se dota al puerto de alumbrado público, se acondicionan y reparan las rampas varaderos para embarcaciones de pesca, se dota al puerto de embarcadero para el tráfico local o de bahía, se mejora y da más calado al muelle pesquero, se urbaniza y acondiciona el "Passeig Marítim" o muelle de ribera para embarcaciones de recreo a lo largo del litoral de la antigua dársena interior, siendo las actuaciones más destacadas la llevada a cabo en 1972, siendo Director del Grupo de Puertos Rafael Soler, la construcción de una plataforma para el tráfico roll-on/roll-off, en las inmediaciones del morro del dique, y la construcción del nuevo muelle de ribera, al anterior y perpendicular al adosado al dique de abrigo, con mayor calado en 1978, por el a la sazón Director del Grupo Fernando Moscardó.

El extraordinario crecimiento del tráfico de carbón y mercancía general que experimenta el puerto al final de la década de los años 80 obliga a producir una sustancial prolongación del muelle de ribera, obra que se lleva principalmente a cabo a principios de los años 90, por un importe de 159.117.857 pesetas; a esta acción se siguen otras complementarias como es la disposición de nueva pavimentación, de alumbrado y otras actuaciones para mejorar las instalaciones del puerto interior. La presión del tráfico continua sin embargo y es preciso llevar a cabo una segunda prolongación del muelle, disponiendo tacones en ángulo recto para prestar servicio a los nuevos buques transbordadores que corresponden a las líneas recién implantadas para el

establecimiento de tráfico comercial y de pasajeros con la Isla de Menorca y diversos puertos de la península; en la actualidad se encuentra completada esta segunda prolongación lo cual, debido al nuevo acceso a los muelles comerciales que se lleva a cabo rodeando el caserío del puerto, producirá otra sustancial variación en el puerto no experimentada desde los años 50. Los primeros proyectos de estas últimas ampliaciones y mejoras fueron redactados ya en el seno de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares hoy Autoridad Portuaria de Baleares, ente al que se encuentra adscrito el Puerto de Alcúdia desde que en 1988 se extinguió el Grupo de Puertos de Baleares para pasar los puertos de interés general, o a cargo del Estado, a la referida Junta; hoy Autoridad Portuaria, con notable aumento de la superficie operativa.

En 1994 tiene lugar la recuperación civil del PUAS (Polígono de Utilización de Armas Submarinas) cuyas explanadas y edificios se habilitan en 1995 y 1996 para servicios de las embarcaciones menores y de la Administración Portuaria (Autoridad Portuaria de Baleares y Capitanía Marítima), que, por primera vez, pueden contar con unas dependencias acordes con la importancia y tráfico del puerto.

La superficie del puerto ha variado sustancialmente a lo largo del tiempo. Con los primeros datos fiables disponibles que proceden del anteproyecto de 1864, se puede conocer que el primitivo espejo de agua con las modestas obras del primer dique de abrigo alcanzaba con escasos calados una superficie de 18.900 m² la cual, unida a la superficie de tierra del dique muelle e incipiente Muelle de Ribera con 1.900 m², suponía un total de zona portuaria de 20.800 m², solo aptas para embarcaciones menores.

A lo largo del siglo XIX se producen mejoras, aunque no sustanciales, en las obras portuarias; se lleva a cabo la urbanización del borde litoral aumentando el Caserío a lo largo de lo que hoy se denomina Passeig Marítim, actuaciones que continúan durante el primer tercio del siglo XX y que dan lugar en 1933 a un espejo de agua de 68.400 m², y a una superficie terrestre de 18.700 m², con un total de zona portuaria de 87.100 m²; puede pues decirse que en el transcurso de un siglo se cuadruplica el espacio portuario.

Con la gran modificación y ampliación del puerto que tiene lugar entre los años 1948 y 1954 y con el nuevo dique de la Punta d'Es Castell, la superficie de agua abrigada experimenta una notabilísima ampliación pasando a ser de 375.900 m², y la superficie de tierra, compuesta de la anterior más la adición del muelle dique y camino de acceso y muelle de ribera, también aumenta notablemente alcanzando los 53.400 m², con un total de superficie portuaria de 429.300 m², es decir 20 veces la existente en 1864.

Las mejoras realizadas hasta 1969, y en especial la actuación de Gas y Electricidad, S.A. con el relleno de los bajos marítimos, producen, por una parte, una disminución del espejo de agua que pasa a ser de 341.500 m², y, por otra parte, un aumento de la superficie terrestre que pasa a ser de 66.900 m², produciéndose en conjunto una disminución de la zona portuaria que entre agua y tierra pasa a ser de 408.400 m², lo cual supone sensiblemente también unas veinte veces la de 1864.

Las mejoras que se llevan a cabo hasta 1978, siempre a expensas del espejo de agua, producen una nueva disminución de éste en la mencionada fecha, que pasa a ser de 335.300 m², con un aumento equivalente de la zona

de tierra que pasa a ser de 73.100 m², sin variar la superficie total que había en 1969.

Por último las importantes actuaciones en régimen de concesión administrativa llevadas a término por Alcudiamar en la zona dedicada principalmente a barcos de recreo y el aumento de la zona dedicada al tráfico mercantil, por prolongación del Muelle de Ribera, producen tanto un aumento de la zona del espejo de agua que pasa a ser de 431.391 m², como un aumento sustancial de los espacios terrestres que pasan a ser de 179.430 m², con un total de superficie portuaria en 1996 de 610.821 m², es decir 30 veces la existente en 1860; las más importantes acciones, que supusieron una sustancial variación en la zona de tierra tuvieron lugar entre 1986 y 1996 en que el puerto prácticamente aumentó un 50% de su superficie total y casi un 150% de su superficie terrestre, todo ello debido principalmente a los ensanches del Passeig Marítim, a los terrenos ganados al mar por Alcudiamar, a la recuperación del PUAS, a la prolongación del Muelle de Ribera, y a la incorporación de los terrenos de las tomas de agua de mar para refrigeración de la antigua Central Térmica.

También posteriormente con la ampliación hacia el NW de los muelles de Poniente y sus explanadas, con la Estación Marítima y sus áreas anexas.

En el plano del Anexo nº 2 se aprecia la modestia del puerto en 1864 y en las fotografías diversas fases de la evolución del puerto.

1.2.3.- ANTECEDENTES DE LA ZONA DE SERVICIO.-

Según se ha expuesto en el Epígrafe 1.2.1. el concepto de "Zona de Servicio del Puerto" se fue formando a lo largo del siglo XIX, si bien no tuvo una especial concreción hasta prácticamente cien años después de la promulgación de las primeras disposiciones, en especial con carácter generalizado. Seguidamente se expondrán cuales fueron las disposiciones históricas generales que abordaron este extremo para proseguir con las específicas que se dictaron para tramitar los proyectos "reformados" prácticamente un siglo después, y se terminará exponiendo cual fue la aplicación concreta de estas disposiciones al caso del puerto.

1.2.3.1.- Disposiciones históricas generales.-

Las primeras disposiciones que tratan de "policía" en los puertos con arreglo a una Administración de corte moderno, hay que buscarlas en el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 que atribuye la administración y servicio de los puertos de interés general, su limpia y conservación y sus obras al Gobierno, estableciendo que corren a cargo del Ministerio de Fomento; la situación debía ser confusa por cuanto en el Reglamento de 30 de enero de 1852 dictado para la aplicación de este Real Decreto se trata de los abusos que se cometen en la administración de los puertos, atribuyendo a los Gobernadores la facultad de establecer los correspondientes correctivos para remediarlo.

Pero es en la Real Orden de 24 de octubre de 1859 cuando ya se hace referencia expresa a una "zona litoral de servicio en los muelles". Esta Real

Orden tiene un carácter cautelar (la, a la sazón novedosa, legislación de puertos se comienza a gestar con el R.D. de 14 de noviembre de 1849 pero no culmina hasta la Ley de 7 de mayo de 1880) para evitar que las construcciones que puedan llevarse a término en los aledaños de los muelles puedan perjudicar su zona de servicio y hace referencia a unas medidas administrativas en proceso de reforma para regir este asunto.

Promulgada la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880, la formación de los proyectos de zona de servicio que dicha Ley previene es una de las principales preocupaciones de la Dirección General de Obras Públicas que, por una temprana Real Orden de 7 de junio de 1880 dicta ya disposiciones para que se proceda al deslinde de la zona litoral de servicio de los puertos, tanto en aquellos que están administrados por Juntas de Obras de Puertos como por los que dependen directamente del Estado.

Es esta Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 la que ya, con adecuado rango legal, aporta un claro concepto de zona litoral de servicio estableciendo en su artículo 31 que se determina por el Ministerio de Fomento en cada caso refiriéndose expresamente a las faenas de carga y descarga, al depósito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos; este concepto genérico sería constante en lo sucesivo pues se recoge íntegramente en la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, que no establece diferenciación esencial con la de 7 de mayo de 1880 por lo que a la zona de servicio concierne.

Aunque la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 recoge en su artículo 27 la misma precisión que la de 1880; en su Reglamento, de igual fecha, se desarrolla este concepto a lo largo de los artículos 47 hasta el 54, disposiciones que habrían de regir la tramitación de la mayor parte de las primeras zonas de servicio de los puertos actualmente existentes, con la promulgación adicional de algunas disposiciones de rango inferior de las que se tratará seguidamente.

1.2.3.2.- Disposiciones específicas.-

Las primeras aplicaciones de las disposiciones generales en materia de delimitación de la zona de servicio del puerto se llevaron solo a cabo primeramente en los principales puertos de interés general y, ello, con aplicación lisa y llana de los preceptos reglamentarios de la Ley de 1880 o de 1928 sin someter el Proyecto de Zona de Servicio, fuera originario o reformado, a tramitaciones específicas. El Proyecto se redactaba, a veces unido a la ejecución de obras de cerramiento, para ser aprobado por O.M. delegada, por la Dirección General (inicialmente de Obras Públicas dentro del Ministerio, después de Puertos y Señales Marítimas dentro del Ministerio de Obras Públicas), para, seguidamente, aplicarlo sin más a través del Reglamento de Servicio y Policía, con aprobación por disposición de igual rango.

La primera disposición que aborda de un modo específico el Estudio de las Zonas de Servicios de los Puertos es la resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de febrero de 1942, que da instrucciones sobre el modo de proceder a su Estudio, al propio tiempo que señala la urgencia de su realización, constante que, como se verá, se repite en múltiples

disposiciones del mismo rango, dictadas a lo largo de los 25 años posteriores. En esta disposición se hace especial hincapié en los cerramientos o en los amojonamientos.

Durante la década de los años 50 se hizo patente la necesidad de establecer con rigor el límite de la zona de servicio de los puertos, sea reformando los que se habían establecido con anterioridad, sea proyectando "ex novo" la zona de servicio. A este fin se dictó la O.M. de 18 de noviembre de 1959, en la que ya se contempla la posible declaración de terrenos sobrantes para pasar al ámbito de la jurisdicción administrativa de los Ayuntamientos, previa entrega al Ministerio de Hacienda. En dicha O.M. se establece ya cuáles han de ser los centros que han de informar el expediente, entre los que se incluye el Ayuntamiento de la localidad, las Delegaciones Provinciales de Urbanismo y de Turismo y la Subsecretaría de la Marina Mercante y el Consejo de Obras Públicas.

Aunque la O.M. antes citada detallaba cual era la documentación que debía constituir el Proyecto de la Zona de Servicio del Puerto, fue necesaria la promulgación posterior de las Circulares de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 15 de marzo de 1960 y 10 de febrero de 1961 para completar diversos aspectos de la formación de estos Proyectos.

En 14 de abril de 1962 se dicta otra Orden Circular por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas que precisa cuestiones de procedimiento, en especial distinguiendo diversos trámites a realizar por los Inspectores Generales en los expedientes según la condición que concurría en el Jefe de Puertos, y así evitar la antinomia que se producía en la aplicación del Decreto de 29 de noviembre de 1932, al pasar a las Direcciones Facultativas diversas atribuciones gubernativas en orden a la tramitación e incoación de expedientes por aplicación de la Ley de 20 de mayo de 1932, sistema que había restablecido el Decreto de 28 de junio de 1957. Nuevamente en Orden Circular de 19 de junio de 1962 se vuelve a tratar el tema.

Por último la Orden Circular de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 31 de diciembre de 1964, insiste sobre la necesidad de redactar los Proyectos de la Zona de Servicio de los Puertos, reiterando disposiciones anteriores, insistiendo en la delimitación física con amojonamiento o cerramiento, y recordando su tramitación, anulando al propio tiempo las resoluciones de 6 de febrero de 1942, de 15 de marzo de 1960, de 10 de febrero de 1961, de 14 de abril de 1962 y de 19 de junio de 1962.

Establecidas las Demarcaciones o Jefaturas de Costas y Puertos, se dicta la O.M. de 8 de abril de 1968 en cuyo artículo 7º se estipula que corresponde a dichas Jefaturas la tramitación e informe de los proyectos de zona de servicios de los puertos que redacten las Juntas de Puertos y Comisión Administrativa de Grupos de Puertos. Esta es la disposición final específica que se dictó en esta materia.

La Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que deroga -entre otras- la de Puertos de 19 de enero de 1928, introduce un cambio radical en el procedimiento al subsumir la definición de la zona de servicio en el nuevo instrumento "plan de utilización de los espacios portuarios" que lleva asociado a la asignación de usos a las diferentes zonas.

Para su aplicación la Secretaría General de Puertos del Estado dicta la ya citada circular de 22 de marzo de 1995 a la que siguió una recomendación de la Dirección Técnica sobre la documentación.

La Ley 48/2003 de 26 de noviembre de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés general detalla con mucha mayor precisión los puntos a tratar en estos instrumentos recogiendo, en parte, extremos contenidos en la citada circular. Esta Ley es modificada por la Ley 33/2010 de 5 de agosto que afecta de un modo específico a la delimitación de los espacios portuarios, especialmente en lo que concierne a la tramitación de las propuestas y a la que actualmente debe atenderse.

Por último estas cuatro leyes, con sus distintas modificaciones, son objeto de derogación y sustitución por el vigente del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por RDL 2/2011 de 5 de septiembre.

1.2.3.3.- Caso del Puerto de Alcúdia.-

A pesar de ser un puerto con manifiestos antecedentes de tráfico, como lo ponen de relieve las actuaciones que ya hubo en el siglo XVIII en relación con la construcción de un lazareto y de unas instalaciones para la Cofradía de Mareantes de S. Pedro, el Puerto de Alcúdia no se incluye en ninguna de las clasificaciones que establece el artículo 16 de la primera Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880; algo más tarde en 19 de marzo de 1885 se clasifica como puerto de "interés general de segundo orden" que era una de las previsiones contempladas por el mencionado artículo.

En la clasificación aprobada por Real Orden de 4 de agosto de 1926 el puerto pierde categoría en cierto sentido pues pasa a ser clasificado como de "refugio".

No obstante, poco después, en la nueva clasificación aprobada por Real Orden de 24 de febrero de 1928, y ya con las clasificaciones que establece la nueva Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, pasa a ser declarado de "interés general", clasificación que se mantiene en las dos clasificaciones que siguen aprobadas por Decreto de 5 de julio de 1946 y 6 de septiembre de 1961.

El tráfico del puerto va en notable aumento, con importante parte exterior, en las décadas de los años 60, 70 y 80 pero ello no es considerado en la nueva clasificación de puertos que se aprueba por Real Decreto de 14 de mayo de 1982 la cual excluye al puerto de las listas de los de interés general; como ya a la sazón despliega sus efectos la nueva Constitución Española de 1978, esta clasificación, realizada mas bien con vistas a fines competenciales del Estado o de las Comunidades Autónomas, no contempla, como es habitual en las clasificaciones anteriores, los puertos de "refugio" por lo que el Puerto de Alcúdia queda en una situación ambigua.

Por último la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante recoge de nuevo en su Anexo al Puerto de Alcúdia entre los de interés general, y así se encuentra calificado en la actualidad (Anexo I del TRLPEMM)

El Puerto de Alcúdia nunca estuvo administrado o gestionado por una Junta de puerto propia; durante los primeros años estuvo directamente afecto a la Jefatura de Obras Públicas de Baleares como un puerto a cargo directo del Estado, pasando a depender de la Dirección Facultativa del Puerto de Palma de Mallorca, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto de 22 de julio de 1928 y Real Orden de 26 de noviembre del mismo año, comenzando a tener efecto dicha agregación en 1º de enero de 1929 dentro de la unidad denominada "Grupo de Puertos de Mallorca". Por Decreto de 26 de abril de 1939 se crea la "Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado" (C.A.P.E.) en cuyo Organismo se integran de inmediato los Grupos de Puertos a la sazón existentes y, entre ellos, el "Grupo de Puertos de Mallorca".

A partir de este momento el Puerto de Alcúdia sigue las vicisitudes de organización de dicha Comisión Administrativa que, por Decreto de 16 de marzo de 1956 promueve la creación del "Grupo de Puertos de Baleares" como único Servicio Provincial con cabecera en Palma; esta nueva organización, sin embargo, no llega a arraigar, pues por Decreto de 31 de mayo de 1957 se establece la intervención en los puertos de Menorca y parte levante de Mallorca de personal de la Dirección Facultativa del Puerto de Palma y tan solo la Dirección del Grupo de Puertos se encarga directamente de los puertos de poniente de Mallorca y de los de Ibiza y Formentera.

Esta anómala situación perdura hasta que por Decreto de 6 de abril de 1961 se vuelve a los tres Grupos de Puertos insulares, a saber: "Grupo de Puertos de Mallorca", "Grupo de Puertos de Menorca" y "Grupo de Puertos de Ibiza", situación anterior a la existente variada por el Decreto de 16 de marzo de 1956.

Esta restauración de los antiguos Grupos de Puertos tampoco es duradera por cuanto por Decreto de 11 de julio de 1963 se restablece el "Grupo de Puertos de Baleares" creado en 1956. Esta vez la organización tiene mayor fortuna ya que perdura hasta la implantación de la nueva organización derivada de la aplicación de la Constitución Española de 1978 con el traspaso de gran parte de los puertos del Grupo a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, en virtud del Real Decreto de 20 de febrero de 1985. El Puerto de Alcúdia, sin embargo, al tener tráfico mercantil, no puede ser objeto de traspaso a la Comunidad Autónoma a pesar de no tener la condición de puerto de interés general a la sazón. Sigue pues en el Grupo de Puertos entre los puertos que no fueron objeto de traspaso, hoy integrados en la Autoridad Portuaria de Baleares procedentes del extinguido Grupo de Puertos de Baleares; esta extinción del Grupo con la consecuente integración de los cinco puertos con que al final contaba en la "Junta del Puerto de Palma de Mallorca", tuvo lugar por Real Decreto de 23 de diciembre de 1988.

Durante el tiempo en que perteneció el Puerto de Alcúdia a los Organismos Autónomos, cambian éstos de nombre; así el de "Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado" (C.A.P.E.) se cambia por el de "Comisión Administrativa de Obras y Servicio de Puertos a cargo directo del Estado" (C.A.O.S.P.E.) en virtud de la Ley de Entidades Estatales Autónomas de 26 de diciembre de 1958; una nueva organización de la C.A.O.S.P.E, aprobada por Decreto de 11 de julio de 1963, cambia de nuevo el nombre del Organismo que pasa a denominarse "Comisión Administrativa de Grupos de Puertos" (C.A.G.P.) la cual persiste hasta la extinción del

Organismo por la Disposición Adicional Séptima de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La integración del Puerto de Alcúdia, y demás procedentes del Grupo de Puertos de Baleares, en la Junta del Puerto de Palma de Mallorca, también tuvo como efecto el ulterior cambio de nombre de este Organismo Autónomo que, por Real Decreto de 9 de marzo de 1990, pasó a denominarse "Junta de los Puertos del Estado en Baleares", denominación de corta duración pues, al igual que el resto de los Organismos Autónomos de esta especie, por la Ley 27/1992 antes citada pasó a denominarse "Autoridad Portuaria de Baleares".

El Puerto de Alcúdia fue sometido a importantes ampliaciones durante la década de los años 40 y 50 pero ello no propició aún, a pesar de todo, la formación y definición de su zona de servicio. Hubo pues que esperarse a las apremiantes circulares de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas del final de los años 50 y principios de los 60 para que se produjera esta actuación.

El único proyecto de zona de servicio, , fue redactado en 26 de marzo de 1964 y sometido a la correspondiente tramitación con arreglo a las disposiciones citadas en el epígrafe 3.2.; esta tramitación no ofreció especiales dificultades, informando favorablemente tanto el Ayuntamiento en sesión plenaria de octubre de 1964 como la Comisión Provincial de Urbanismo en 26 de noviembre de 1964; la Dirección General de Carreteras estimó que había de quedar conservada como carretera una franja de 7 m. adosada a las aceras de los inmuebles fronteros en la carretera existente, y así fue recogido en la aprobación del Proyecto de Zona de Servicio que tuvo lugar por O.M. de 29 de abril de 1967. Dicha resolución fue publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de 23 de mayo de 1967 y dice así:

“Examinado el Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Alcudia (Mallorca), redactado por el Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Baleares en 26 de Marzo de 1964.

Resultando que la Zona de Servicio que se propone queda integrada por terrenos comprendidos dentro de la zona marítimo terrestre, terrenos ocupados por los accesos al faro de Aucanada y antiguo camino al dique de abrigo, por parte de los terrenos que han sido ganados al mar por la Sociedad Gas y Electricidad S.A., y que se integran en la zona de servicio en virtud de lo dispuesto en el artículo 54 de la Ley de Puertos, por considerarse necesarias para los servicios del Puerto, y por una parcela de 1.850 metros cuadrados propiedad de “Gas y Electricidad S.A.” que “de hecho” se viene utilizando como Zona de Servicio del Puerto.

Resultando que en el Proyecto se propone pase a depender del Ayuntamiento de Alcudia parte del antiguo camino de acceso al dique de abrigo que por quedar dentro de los terrenos ganados al mar por “Gas y Electricidad S.A.” ha dejado de ser necesario para el servicio del Puerto, y se permute parte también de este camino que ha perdido su carácter de uso público por quedar dentro de la propiedad “Gas y Electricidad S.A.” por otra parcela propiedad de dicha sociedad que situada en el arranque del Dique de abrigo se ha venido utilizando como antes ya se ha dicho, como Zona de Servicio del Puerto.

Resultando que asimismo en el Proyecto se propone el cambio de emplazamiento de los edificios de la Jefatura de Obras Públicas de Baleares y de la parcela que fué cedida a Marina por O.M. de 5 de Enero de 1962.

Resultando que sometido el proyecto a información pública durante el plazo concedido no se presentaron reclamaciones.

Resultando que el proyecto ha sido favorablemente informado por el Ayuntamiento de Alcudia, Comandancia Militar de Marina, Comisión Provincial de Urbanismo, Comisión Administrativa de Grupo de Puertos y por la extinguida Inspección General de la 19ª Demarcación.

Resultando que por la Dirección General de Carreteras se informa que la calle Vicealmirante Moreno, en todo su ancho, debe seguir incluida en la Red del Estado a cargo de la Jefatura de Obras Públicas de Baleares por servir de enlace de las carreteras del Estado C-713 al Puerto de Alcudia, y C-712 de Artá a Alcudia; y que la calle de José Teodoro Canet, por lo menos en la faja de 7 metros de ancho contigua a la línea de fachada ha de estar a cargo de la Jefatura Provincial de Carreteras por servir de enlace a la C-713 y el camino de servicio de Faro Aucanada por O.M. de 16 de Junio de 1965 ha sido incluida en la Red de Carreteras del Estado.

Resultando que en el expediente constan la aceptación por parte del Ayuntamiento de Alcudia de los viales que se propone pasan a depender del mismo, y por parte de la Sociedad Gas y Electricidad S.A. la aceptación de la permuta de terrenos que en el Proyecto se propone.

Considerando que en la tramitación del expediente se han cumplido con todos los requisitos exigidos por la legislación vigente; que es aceptable la distribución de espacios que en el proyecto se propone; que el camino al Faro de Aucanada por haber pasado a depender por O.M. de 16 de Junio de 1965 de la Red de Carreteras del Estado debe excluirse de la Zona de Servicio del Puerto; que el camino de emplazamiento que se propone para los edificios de la Jefatura de Obras Públicas de Baleares y para la parcela que fué cedida a Marina por O.M. de 5 de Enero de 1962 si bien se considera conveniente, éste debe resolverse en expedientes distintos al que ahora se tramita; que la cesión y permuta de terrenos que se propone es muy conveniente para los Servicios del Puerto; y que de acuerdo con lo informado por la Dirección General de Carreteras la calle de Vicealmirante Moreno y la de José Teodoro Canet, en la faja de 7 metros de contigua a la línea de fachada, debe quedar a cargo de la Jefatura Provincial de Carreteras de Baleares.

Considerando el informe emitido por el Consejo de Obras Públicas y de acuerdo con el mismo

Esta DIRECCIÓN GENERAL por delegación del Excmo. Sr. Ministro ha resuelto:

1º.- Aprobar el Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Alcudia, redactado por el Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Baleares en 26 de Marzo de 1964, con la prescripción de que debe excluirse de la Zona de Servicio del Puerto el camino al Faro de Aucanada, por haber sido incluido en la Red de Carreteras del Estado.

2º.- *Las calles Vicealmirante Moreno, y la de José Teodoro Canet en la faja de 7 metros de ancho contigua a la línea de fachadas, quedarán a cargo de la Jefatura Provincial de Carreteras de Baleares en todo lo que se refiere a la conservación y acondicionamiento de las mismas, ínterin no se construye otra vía de enlace las carreteras C-713 y c-712 entre si y con el camino al Faro de Aucanada.*

3º.- *Declarar sobrante de la zona de servicio del puerto 4.346,80 metros cuadrados de terrenos correspondientes al antiguo camino de acceso al dique de abrigo y que en la Hoja nº 3 de planos del proyecto se colorean de rojo y se han rayado oblicuamente.*

4º.- *Dar conocimiento a la Dirección General del Patrimonio del Estado de la aprobación del Proyecto de referencia así como de la existencia de los terrenos que han sido declarados sobrantes de la Zona de Servicio, nombrando representante de este Ministerio, a los efectos de formalizar la entrega de dicha parcela al Ministerio de Hacienda, al Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Baleares.*

5º.- *Solicitar del Ministerio de Hacienda, Dirección General del Patrimonio del Estado, se permuten 2.220 metros cuadrados pertenecientes al antiguo camino de acceso al dique de abrigo, y que por el apartado 3º de esta Resolución han sido declarados sobrantes de la Zona de Servicio, por la parcela propiedad de "Gas y Electricidad S.A." de 1.850 metros cuadrados ubicada en el arranque del dique de abrigo y que en la Hoja nº 3 de planos del proyecto ha sido coloreada de verde, la cual ha sido incluida dentro de la zona de servicio del Puerto, afectando dicha parcela a la Dirección General de Puertos, Grupo de Puertos de Baleares.*

6º.- *Solicitar, asimismo, del Ministerio de Hacienda, Dirección General del Patrimonio del Estado, que la parte restante del antiguo camino de acceso que ha sido declarado sobrante y que tiene una superficie de 2.126,80 metros cuadrados sea afectado al Ayuntamiento de Alcudia con el destino de viales.*

7º.- *Solicitar del Ingeniero Director del Grupo de Puerto de Baleares la remisión de cinco ejemplares del plano de planta de la Zona de Servicio aprobada, a los efectos de estampar en ellos la diligencia de aprobación, conforme a lo dispuesto en el artículo 51 del Reglamento para la Ejecución de la Ley de Puertos."*

A la vista de lo que dispone el punto 2º de esta O.M., la exclusión prevenida en su punto 1º no se formalizó, entendiéndose de la competencia de Jefatura de Carreteras todo lo concerniente a conservación y acondicionamiento, así como a su policía. Con los substanciales cambios en la red viaria general experimentados desde entonces y, en especial, la nueva conexión fuera del puerto del camino (hoy carretera) de Aucanada, no ha lugar a considerar vigente esta prescripción pues ya se construyó la vía de enlace a la cual se refiere el punto 2º de esta O.M.

Especialmente relevante fue la pérdida de espejo de agua y el correspondiente aumento de zona de tierra que se produjo con la ejecución por GESA del denominado "Proyecto de explanada en los bajos marítimos del Puerto de Alcudia" en base al cual dicha entidad tramitó su legalización con

obtención de la propiedad condicionada de parte de ella según establece la O.M. de 7 de noviembre de 1969 que dice así:

"Visto el expediente instruido por la Jefatura de Puertos de Baleares a instancia de "GAS Y ELECTRICIDAD S.A." en solicitud de autorización para realizar las obras que comprende el "PROYECTO DE UNA EXPLANADA EN LOS BAJOS MARÍTIMOS DEL PUERTO DE ALCUDIA" y el reconocimiento de la propiedad de los terrenos que resulten sobrantes una vez realizado el estudio de la nueva zona de servicio del Puerto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 101 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos.

Resultando que otorgada la concesión por O.M. de 23 de Enero de 1964, en el sentido de que se autorizaba la obra, pero los terrenos ganados pasarían a formar parte de las zonas de servicio del Puerto, fue presentado un escrito por la Sociedad interesada solicitando que se realizase un nuevo estudio de la zona de servicio y se reconsiderase la Orden concesional, con el reconocimiento de la propiedad sobre los terrenos sobrantes ganados al mar, alegando que la aceptación de las condiciones sometidas por O.M. de 28-11-63 había sido realizada en la misma copia de la Orden por un funcionario de la Compañía sin atribuciones para ello, cuyo escrito fue desestimado por O.M. de 6 de Marzo de 1964.

Resultando que presentado recurso de reposición contra el anterior desistimiento fue resuelto por el Excmo. Sr. Ministro en 24 de Diciembre de 1964 estimando el recurso, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Estado de 6 de marzo del mismo año que, en su parte resolutive dice:

"Este Consejo considera procedente, por todo ello, la estimación del recurso, retrotrayendo el expediente al momento procedimental en el que debió ser formulado y aprobado el estudio de la zona de servicio del Puerto, conforme al artículo 101 del Reglamento, como trámite previo al otorgamiento de la concesión. Aunque la Administración pueda discrecionalmente otorgar o denegar la concesión, no la puede otorgar sino en los términos legales y reglamentarios previstos, pues el procedimiento en todo caso y el contenido concesional, en algunos extremos, son de carácter reglado. Por consiguiente, de conformidad con los preceptos examinados, no puede declarar por principio que todos los terrenos ganados al mar sean de propiedad del Estado, sino que debe previamente estudiar y definir la zona necesaria para servicio de puerto y, en caso de otorgar la concesión, debe reconocer la propiedad de los terrenos ganados al mar, que resultaran sobrantes, a favor del concesionario en cumplimiento del artículo 54 de la Ley. Por todo lo expuesto, el Consejo de Estado es de dictamen: que procede estimar el recurso de reposición interpuesto por "Gas y Electricidad S.A." contra la Orden Ministerial de 6 de Marzo de 1964".- V.E., no obstante, resolverá lo que estima más procedente.

Resultando que, de acuerdo con la anterior resolución fue estudiado y tramitado el Proyecto de zona de servicio del Puerto de Alcudía, el que fue aprobado por O.M. de 29 de Abril de 1967 quedando una parte de los terrenos ganados al mar afectados por dicha zona.

Resultando que la Sociedad peticionaria presentó un escrito fechado en 3 de Agosto de 1967 en el que solicita sea completada la Orden de aprobación de la zona de servicio en el sentido de que se declaren de su propiedad los terrenos ganados al mar que no han sido afectados por aquella. Este fue reiterado en otro de 26 de Junio del presente año.

Considerando que la Orden Ministerial de 24 de Diciembre de 1964 por la que se estimó el recurso presentado por la Sociedad peticionaria, según dictamen del Consejo de Estado, anula la anterior concesión otorgada por Orden Ministerial de 23 de Enero de 1964 en la que se determinaba que los terrenos ganados al mar pasarían todos ellos a formar parte de la zona de servicio del puerto, y habiéndose realizado ya las obras y aprobado el Proyecto de zona de servicios por O.M. de 29 de Abril de 1967, es procedente la legalización de aquellas obras y determinación del destino de la zona sobrante con arreglo al artículo 54 de la Ley de Puertos y el artículo 101 del Reglamento para su ejecución.

Considerando que ante una previsible ampliación de la zona de servicio por futuras necesidades portuarias en la zona de la parcela objeto de la concesión, es aconsejable que las edificaciones que pretenda realizar el concesionario en los terrenos que pasan a ser propiedad deberán ser autorizadas si procediera por la Dirección General de Puertos haciendo figurar esta obligación entre las condiciones de la concesión.

Considerando que de los resultados de las informaciones pública y oficial del expediente, se deduce que la concesión correspondiente puede ser otorgada como comprendida en el artículo 42 de la Ley de Puertos.

Esta DIRECCIÓN GENERAL por delegación del Excmo. Sr. Ministro, ha resuelto:

Legalizar a favor de "GAS Y ELECTRICIDAD S.A." las obras que comprende el "Proyecto de Explanada de los bajos marítimos del Puerto de Alcudia" así como la ocupación de la parcela de mar litoral dentro del puerto correspondiente, con arreglo a las siguientes condiciones:

1ª.- Esta concesión se otorga al amparo del artículo 42 de la Ley de Puertos de 19 de Enero de 1928 y artículo 101 del Reglamento para su ejecución, pasando los terrenos ganados al mar a ser propiedad del concesionario, conforme se expresa en la condición 4ª, excepto la parte destinada a la zona de servicio del Puerto que se determina en el proyecto aprobado por Orden Ministerial de 29 de Abril de 1967.

En el caso de que los terrenos sean necesarios para la ejecución de obras declaradas de utilidad pública o por necesidades del Servicio y para realizarlas fuera preciso utilizar o destruir las autorizadas por la presente Orden, sólo tendrá derecho el concesionario a ser indemnizado del valor material de dichas obras, previa tasación pericial ejecutada conforme a lo prescrito en el artículo 91 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, en lo que determina el artículo 47 de la misma.

2ª.- Las obras se reconocerán con arreglo al proyecto suscrito en Enero de 1957 por el Ingeniero de Caminos, D. Juan Torres Llodrá.

3ª.- Dentro del plazo de un mes, contado a partir del conocimiento de la presente Orden por el concesionario, se abonará por éste el importe correspondiente al Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, conforme a la Ley 41/1964.

4ª.- Dentro del plazo de tres meses, a contar de la fecha de comunicación al interesado, solicitará éste por escrito de la Dirección del Grupo de Puertos de Baleares, el reconocimiento de las obras, que se practicará con asistencia del Ingeniero encargado y del interesado, levantándose nota que será elevada a examen de la Superioridad, para su aprobación si procede.

Una vez aprobada el Acta de Reconocimiento de las obras se levantará por la Dirección del Grupo de Puertos de Baleares, con asistencia del concesionario, Acta y Plano de los terrenos afectados por tales obras en los que se hará constar con toda claridad la totalidad de los terrenos ganados al mar, la zona de servicio del Puerto de Alcudía en que son afectados y los que resultando sobrantes, pasarán a ser propiedad del concesionario, conforme se determina en la anterior condición 1ª, y de acuerdo con lo prevenido en el artículo 101 del Reglamento para ejecución de la Ley de Puertos.

La adquisición por el titular del presente otorgamiento de la propiedad de los terrenos a que se refiere el párrafo anterior, se entenderá llevada a cabo desde el mismo momento en que una vez levantados los referidos Actas y Plano, sean suscritos los mismos por el Director del Grupo de Puertos de Baleares como representante de la Administración, y por el representante, fehacientemente acreditado, del titular del otorgamiento.

Debe señalarse que, teniendo acceso independiente los terrenos ganados al mar que pasan a ser propiedad del titular de la concesión, la línea de separación con la zona de servicio del Puerto se constituye en medianera, sin derecho a servidumbre alguna. No obstante para que el concesionario pueda construir edificios de carácter permanente en cualquier parte de los terrenos propios, deberá solicitar autorización, con presentación de Proyectos correspondiente de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

5ª.- Las obras realizadas quedarán bajo la inspección y vigilancia del Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Baleares y no serán obstáculo al paso para el ejercicio de la vigilancia litoral, quedando obligado el concesionario a conservarlas en buen estado y no pudiendo, lo mismo que el terreno, destinarlas a usos distintos que los expresados.

6ª.- Los gastos que se originen por la inspección y el reconocimiento de las obras, serán de cuenta del concesionario. En todo momento el personal de la Administración que realice el cometido de la inspección y vigilancia, tendrá acceso a los terrenos concedidos e incluso a las obras y edificaciones, que fuesen autorizadas.

7ª.- Se cumplirán, en lo que sea aplicable a la presente concesión, las disposiciones vigentes o que se dicten en lo sucesivo por el Remo de Guerra, referentes a la zona polémica y militar de Costas y Fronteras.

8ª.- *El incumplimiento por el concesionario de cualquiera de las condiciones anteriores será causa de caducidad de la concesión, y llegado este caso, se procederá con arreglo a lo determinado en las disposiciones vigentes sobre la materia".*

En la actualidad, según se detalla en el epígrafe 1.5.2.1., esta parcela ha sido ya incorporada al ámbito portuario y en parte destinada al tráfico mercantil en aplicación de las previsiones de la propia O.M.; el resto se incluye como zona de uso comercial/complementario de reserva en el presente proyecto, todo ello plenamente de acuerdo con las previsiones de la transcrita O.M.

La forma y disposición de la zona de servicio actual (de hecho), es la que se refleja en el Plano nº 2 del Documento nº 2 debiendo añadir que las mutaciones prevenidas en el texto de la O.M. aprobatoria, no fueron formalizadas en su momento por lo que formalmente continuarían teniendo el carácter de bienes de dominio público portuario conforme a lo que se establecía en el artículo 224 del Reglamento para la aplicación de la Ley del Patrimonio del Estado aprobado por Decreto de 5 de noviembre de 1964.

Desde la indicada fecha de aprobación hasta hoy día el puerto ha experimentado ampliaciones, ganando terrenos al mar, y, en consecuencia, la actual zona de servicio del puerto no es la indicada en el mencionado plano, sino que ha crecido en virtud de la reincorporación de los terrenos de GESA y de lo prevenido en el último párrafo del artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero 1928 que textualmente dice: *"Forman parte integrante de la zona de servicio, sin necesidad de determinación especial, los terrenos contiguos a los muelles o ganados al mar por cualquier procedimiento, y la faja de la zona marítimo-terrestre, limitada por obras cuyo proyecto haya sido aprobado"*.

La ampliación a expensas del espejo de agua ha sido notablemente intensa entre 1988 y 1996 en que la superficie terrestre del puerto pasó a ser de 179.400 m², y entre 1996 y 2003 en que pasó a 208.082 m². Las últimas ampliaciones, también a expensas de la Zona I de las aguas en los alrededores de la estación marítima, llevadas a cabo recientemente, dan lugar a la actual superficie del puerto.

El nuevo deslinde, realizado por la Demarcación de Costas de Baleares del expediente DES/MA-14 del dominio público marítimo-terrestre y de sus zonas de servidumbre, de la zona del Puerto de Alcúdia en el término municipal de Alcúdia (Mallorca), no afecta a la Delimitación propuesta. Según éste siguen siendo de dominio público los espacios así considerados en la presente Propuesta.

Conforme a los antecedentes anteriormente reseñados se recoge seguidamente el adjunto Plano 1.2.3.3.1., que es copia del aprobado para la zona de servicio del puerto por O.M. de 19 de abril de 1967, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Baleares de 23 de mayo de 1967 y notificada al Ayuntamiento el 16 del mismo mes. También se recoge el Plano 1.2.3.3.2 que incluye las zonas incorporadas después por efecto del artículo 47 del Reglamento de la derogada Ley de Puertos de 19 de enero de 1928.

Como quiera que la zona de servicio actualmente vigente se apoya en un límite que, a su vez, en gran parte coincide con el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre, se recogen también en los adjuntos Planos 1.2.3.3.3. a 1.2.3.3.6. los deslindes parciales afectados.

En suma, a continuación se puede observar la siguiente colección de Planos:

- 1.2.3.3.1.-** Plano de la zona de servicio del puerto aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967.
- 1.2.3.3.2.-** Plano de amojonamiento de las líneas de deslinde hasta la vigencia de la Ley 27/92.
- 1.2.3.3.3.-** Plano de deslinde y amojonamiento de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa en el Puerto de Alcúdia solicitado por Gas y Electricidad, con motivo de la construcción de una central de energía eléctrica aprobado por O.M. de 12 de diciembre de 1957. (Expte. nº 203).
- 1.2.3.3.4.-** Plano de deslinde y amojonamiento de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Alcúdia solicitado por Gas y Electricidad aprobado por O.M. de 6 de mayo de 1959. (Expte. nº 49-DP).
- 1.2.3.3.5.-** Plano de deslinde y amojonamiento de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Alcúdia solicitado por el Grupo de Puertos de Baleares (Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado), practicado para estudiar la zona de servicio del puerto y aprobado por O.M. de 3 de junio de 1964. (Expte. nº 164-DP).
- 1.2.3.3.6.-** Plano de deslinde y amojonamiento de la zona marítimo-terrestre de la costa comprendida entre el Puente de la Marina, sobre la carretera que va al Puerto de Pollensa, y la Punta de Manresa, y desde Aucanada hasta las playas de Alcúdia Urbanización, solicitado por el Ayuntamiento de Alcúdia (tramo 2º) y aprobado por O.M. de 31 de mayo de 1960 (Expte. nº 36-DP).
- 1.2.3.3.7.-** Plano de deslinde del dominio público marítimo-terrestre y de sus zonas de servidumbre, de la zona del Puerto de Alcúdia en el término municipal de Alcúdia (Mallorca), practicado por la Demarcación de Costas de Baleares (Expte DES/MA-14, tramo 2) y aprobado por OO.MM. de 18/12/07 y 24/01/08.
- 1.2.3.3.8.-** Plano de deslinde y amojonamiento de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa de la finca "El Lazareto" del Puerto de Alcúdia solicitado por D. Bartolomé Cardell Mir y aprobado por O.M. de 7 de marzo de 1964 (Expte. 325-DP-MA-14/10).

Todos estos planos se recogen en el Anexo nº 1

1.2.3.4.- El Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Alcúdia.-

Constituye el antecedente de la presente Propuesta. Redactado en 15 de diciembre de 2004, con datos estadísticos de 2003, y aceptado previamente a la pertinente tramitación conforme a la legislación a la sazón vigente, por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesión de 29 de julio de 2005, fue sometido a su tramitación local antes de elevarse subsiguientemente a Puertos del Estado para recabar, a su través, la aprobación del Ministerio de Fomento, según correspondía a dicho tipo de instrumentos.

Por las circunstancias ya expuestas, este trámite se demoró y se produjo la promulgación en 7 de agosto de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre (con arreglo a la cual se había substanciado el procedimiento), sin haber culminado la tramitación. Ello dio lugar al inicio de los trabajos de redacción de una nueva propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios. El contenido básico del presente instrumento es similar al anterior, especialmente en lo que a las delimitaciones y usos prevenidos se refiere, sin alteraciones significativas (más allá de la no inclusión de la parcela de los terrenos anexos a la piscina de la antigua Central Térmica), tendiendo, más bien a la simplificación de la zonificación de usos sin perjuicio del esencial mantenimiento de los que fueron contemplados.

1.3.- PREVISIONES DE TRÁFICO DEL PUERTO DE ALCÚDIA (CIERRE 2016, PLAN EMPRESA 2018).-

1.3.1.- POR FORMA DE PRESENTACIÓN

PUERTO: **ALCUDIA**

(miles de toneladas)

CONCEPTO	Cierre Real 2016	2017		Proyecto Presupuesto 2018	2019	2020	2021
		Aprobado PE2017	Previsión de Cierre				
GRANELES LÍQUIDOS	47	48	30	30	30	30	30
Crudos de petróleo							
Gas natural							
Productos petrolíferos refinados	38		30	30	30	30	30
Otros graneles líquidos	9	56					
GRANELES SÓLIDOS	1.062	1.076	1.235	1.255	1.275	1.235	1.305
Por instalación especial	6	5	5	5	5	5	5
Sin instalación especial	1.056	902	1.230	1.250	1.270	1.230	1.300
MERCANCÍA GENERAL	705	768	760	868	933	1.004	1.078
Mercancía general convencional	89	130	86	95	104	114	126
Mercancía general en contenedor	29	30	43	66	72	80	86
Mercancía gral. Ro-Ro (excluida en contenedores)	587	525	631	707	756	809	866
TOTAL MERCANCÍAS	1.814	1.891	2.025	2.153	2.238	2.269	2.413
PESCA FRESCA		0					
AVITUALLAMIENTO	1	9	1	1	1	1	1
Productos petrolíferos							
Otros	1	9	1	1	1	1	1
TRÁFICO LOCAL		0					
TRÁFICO TOTAL	1.815	1.900	2.026	2.154	2.239	2.270	2.414
TRÁFICO RO-RO (UTIS)	27.321	21.498	28.565	31.422	34.564	38.020	41.822
CONTENEDORES (TEUS)	4.133	2.788	4.280	4.708	5.179	5.697	6.266
CONTENEDORES EN TRANSITO (TEUS)	0	0	0	0	0	0	0
MERCANCÍA CONTENEDORES TRANSITO (miles ton.)	0	0	0	0	0	0	0
UDS. ARQUEO BRUTO (Miles G.T.)	20.962	16.760	22.000	22.220	22.442	22.667	22.893
BUQUES (Número)	2.025	1.492	2.000	2.020	2.040	2.061	2.081
PASAJEROS (Número)	327.907	331.170	330.198	333.066	336.367	339.700	343.067
Líneas Regulares	322.006	322.547	326.798	330.066	333.367	336.700	340.067
Cruceros	5.901	5.300	3.400	3.000	3.000	3.000	3.000
VEHÍCULOS (Número)	78.815	79.761	82.865	83.706	84.540	85.383	86.235
Régimen pasaje	78.704	66.327	82.639	83.466	84.300	85.143	85.995
Régimen mercancía	111	1.130	226	240	240	240	240
Nuevos							
UDS. ARQUEO BRUTO (Ser. Marit. Corta Distancia)	17.069	13.648	17.915	18.094	18.275	18.458	18.642
PASAJEROS SCHENGEN	257.177	257.126	258.975	261.224	263.813	266.427	269.067
Superficie total terrestre (m2)	267.347	272.431	267.347	267.347	267.347	267.347	267.347
Superficie concesionable (m2)	207.732	207.732	207.732	207.732	207.732	207.732	207.732
Superficie en concesión (m2)	100.120	102.300	100.120	100.120	100.120	100.120	100.120
Metros lineales de muelle	994	994	994	994	994	994	994
TRAFICO TERRESTRE (Miles de Toneladas)	Medio de Transporte Utilizado para la Entrada o Salida de la Zona de Servicio						
FERROCARRIL	0	0	0	0	0	0	0
DESCARGADAS DE BUQUE							
CARGADAS EN BUQUE							
CARRETERA	1.767	1.567	1.996	2.125	2.210	2.241	2.388
DESCARGADAS DE BUQUE	1.451	1.271	1.639	1.745	1.815	1.840	1.961
CARGADAS EN BUQUE	316	296	357	380	395	401	427
TUBERIA	47	56	30	30	30	30	30
OTROS MEDIOS		0					
TOTAL TRANSPORTE TERRESTRE	1.814	1.623	2.026	2.155	2.240	2.271	2.418

1.3.2.- POR NATURALEZA DE LA MERCANCÍA

PUERTO: **ALCUDIA**

(miles de toneladas)

GRUPOS ESTADÍSTICOS DE MERCANCIAS	Cierre Real 2016	2017		Proyecto Presupuesto 2018	2019	2020	2021
		Aprobado PE2017	Previsión de Cierre				
ENERGÉTICO	1.030	840	1.215	1.235	1.255	1.215	1.285
1.- Petróleo crudo	0	0	0	0	0	0	0
2.- Fuel-Oil	0	0	0	0	0	0	0
3.- Gas-Oil	0	0	0	0	0	0	0
4.- Gasolina	0	0	0	0	0	0	0
6.- Otros productos petrolíferos	0	0	0	0	0	0	0
7.- Gases energéticos del petróleo	38	40	35	35	35	35	35
12.- Carbón y coque de petróleo	992	800	1.180	1.200	1.220	1.180	1.250
35.- Gas natural	0	0	0	0	0	0	0
51.- Biocombustibles	0	0	0	0	0	0	0
SIDEROMETALÚRGICO	48	50	50	57	60	65	67
8.- Mineral de hierro	0	1	0	0	0	0	0
10.- Otros minerales y residuos metálicos	0	0	0	0	0	0	0
11.- Chatarras de hierro	35	40	38	42	45	50	52
13.- Productos siderúrgicos	12	8	12	15	15	15	15
36.- Otros productos metalúrgicos	0	0	0	0	0	0	0
MINERALES NO METÁLICOS	13	18	14	15	15	18	18
25.- Sal común	0	0	0	0	0	0	0
10.- Otros minerales no metálicos	13	18	14	15	15	18	18
ABONOS	5	9	5	5	5	5	5
14.- Fosfatos	0	0	0	0	0	0	0
15.- Potasas	0	0	0	0	0	0	0
16.- Abonos naturales y artificiales	5	9	5	5	5	5	5
PRODUCTOS QUÍMICOS	3	4	3	3	3	3	3
17.- Productos químicos	3	4	3	3	3	3	3
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN	77	133	87	100	106	113	118
5.- Asfalto	10	15	12	15	16	18	18
18.- Cemento y clinker	11	65	15	15	15	15	15
20.- Materiales de construcción elaborados	56	53	60	70	75	80	85
AGROGANADERO Y ALIMENTARIO	184	156	191	209	221	231	245
21.- Cereales y sus harinas	2	3	2	3	4	4	5
22.- Habas de soja	0	0	0	0	0	0	0
23.- Frutas, hortalizas y legumbres	31	18	32	36	38	40	42
24.- Vinos, bebida, alcoholes y derivados	43	40	45	48	50	53	55
27.- Conservas	0	0	0	0	0	0	0
28.- Tabaco, cacao, café, especias...	0	0	0	0	0	0	0
29.- Aceites y grasas	1	1	1	1	2	2	2
30.- Otros productos alimenticios	98	90	100	110	115	120	128
33.- Pescados congelados y refrigerados	6	4	7	7	8	8	9
37.- Pienso y forrajes	3	1	4	4	4	4	4
OTRAS MERCANCIAS	118	159	120	134	139	145	151
19.- Maderas y corcho	6	10	6	7	7	7	8
26.- Papel y pasta	4	4	4	4	4	4	4
31.- Maquinaria, herramientas y repuestos	7	5	0	8	8	9	9
34.- Resto de mercancías	101	140	110	115	120	125	130
VEHÍCULOS Y ELEMENTOS DE TRANSPORTE	336	280	340	395	434	474	521
32.- Automóviles y sus piezas	1	2	1	1	1	1	2
38.- Tara equipamiento (RO-RO)	326	268	330	385	423	463	509
39.- Tara contenedores	9	10	9	9	10	10	10
TOTALES	1.815	1.649	2.025	2.153	2.238	2.269	2.413

1.4.- NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS

Se exponen aquí, tan solo de modo cualitativo, cuáles son las necesidades del puerto.

1.4.1.- PECULIARIDAD DEL TRÁFICO Y ACTIVIDADES.-

En los puertos baleares se dan, con carácter general, las peculiaridades propias de los puertos insulares (y “turísticos”), es decir, tienen un relativamente apreciable tráfico de entrada o desembarque de mercancía general, para abastecer el consumo de las respectivas poblaciones y, en contrapartida, los productos para embarque procedentes del sector secundario o primario son escasos; en consecuencia hay un gran desequilibrio que da lugar a un gran movimiento de plataformas, contenedores, remolques o camiones vacíos, circunstancia que debe tenerse en cuenta, pues la ocupación de muelles y explanadas y de los espacios de circulación y maniobra se produce con independencia de si estos elementos van llenos o vacíos.

Hay que destacar el papel cada vez más relevante, particularmente desde la entrada en servicio de la dársena exterior de Ciudadela, del Puerto de Alcúdia en las conexiones marítimas entre la isla de Mallorca y Menorca-Barcelona, habiéndose producido un incremento muy significativo del tráfico de mercancías y pasajeros en buques de línea regular, que podría continuar creciendo en los próximos años.

En el puerto de Alcúdia se da, además, la circunstancia de constituir el principal puerto energético de Mallorca, al descargarse en él los buques que transportan el carbón con que se alimenta la cercana central térmica de Es Murterar, que produce energía eléctrica para Mallorca y Menorca, esta última conectada a Mallorca a través del freo por medio de un cable submarino (aunque actualmente con problemas de funcionamiento). Tanto la central de Son Reus como la reciente instalación de un nuevo cable submarino para el transporte de energía eléctrica desde la Península hasta el Archipiélago Balear, y la alimentación de las centrales térmicas con gas natural (sustitución progresiva) por medio de un gaseoducto submarino desde las costas valencianas, obligan a una cautelosa previsión del tráfico futuro de carbón, hasta hoy muy intenso, el cual -pese a todo- se mantiene sensiblemente constante, al menos a corto plazo (según las previsiones del Plan de Empresa). A esta circunstancia debe añadirse otra peculiaridad, que es la de atender un apreciable tráfico de embarcaciones menores o de recreo y, ello, no solo por ser una de las Comunidades Autónomas con mayor número de este tipo de embarcaciones -según los censos generales- sino también porque, dado el atractivo de sus costas y calas, son asiduamente visitados durante los meses estivales por numerosas embarcaciones procedentes del Continente, tanto españolas como extranjeras.

Todo ello, además, genera un cúmulo de actividades complementarias, que precisan determinados espacios en la zona de servicio del puerto, no directamente vinculados al tráfico de mercancías o de pasajeros en el sentido estricto.

1.4.2.- NECESIDADES ACTUALES Y FUTURAS.-

Por lo anteriormente expuesto las necesidades futuras se derivarán primordialmente del crecimiento prácticamente vegetativo del tráfico de mercancías (al margen de los eventuales “trasvases de tráfico” adicionales que pudieren producirse desde/hacia el puerto de Palma) y, éste, a su vez, se derivará del crecimiento demográfico y económico y principalmente del que pueda experimentar la industria turística, de gran relevancia en las Islas Baleares, particularmente en Mallorca. Por lo que se refiere al primero, puede estimarse, por los datos estadísticos de que se dispone, una cierta regularidad, que escapa –ya en proceso de superación la crisis de los últimos años- a los altibajos de décadas anteriores cuando el proceso hotelero se hallaba en pleno desarrollo; y por lo que concierne al segundo, también puede admitirse prudentemente un crecimiento moderado, aun cuando tras los años de la crisis pueda existir cierta aceleración.

En suma, las necesidades futuras se limitarán a atender las previsiones de tráfico que para el horizonte del Plan de Empresa 2018 se contienen con detalle en el Epígrafe 1.3, referidas a las mercancías, complementadas con las previsiones sobre pasajeros (incluyendo cruceros turísticos, con las limitaciones de tamaño de los muelles de Alcúdia), así como de la industria pesquera. Las previsiones relativas a pasajeros podrían variar, entre otros factores, con la posibilidad de se desarrollaran líneas rápidas con los puertos del archipiélago (Menorca fundamentalmente) y peninsulares, y con la evolución de la competencia de la navegación aérea; ahora bien, por la experiencia de los últimos años puede entenderse que este crecimiento no será espectacular y que por ello las infraestructuras e instalaciones portuarias recientemente construidas para atender estas necesidades podrán ser más o menos suficientes a corto plazo, sin que este horizonte se requiera un substancial aumento de la superficie global prevista con lo que, aun cuando haya de producirse una modesta ampliación en el inmediato terminal de combustibles tanto para posible aumento de capacidad como de seguridad.

En lo referente a las embarcaciones de recreo, puede muy bien preverse, coherentemente con la filosofía ya adoptada, que los espacios remanentes de los espejos de agua no aptos para las embarcaciones de pesca ni, por supuesto, para el tráfico de mercancías o pasajeros, puedan dedicarse a este fin. Es el único recurso que cabría para satisfacer la demanda, si continúa la limitación a la construcción de nuevos puertos deportivos a lo largo de la costa con lo que la demanda de puestos de atraque o de espacios para marinas secas, deberá ser satisfecha en los puertos ya existentes, dependientes de la Administración del Estado (de interés general), y/o de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. Este es el criterio que ha venido siguiendo hasta la fecha, la Autoridad Portuaria de Baleares, con un masivo aprovechamiento de los surgideros y espacios portuarios de escaso calado, satisfaciendo así una intensa demanda social, pero, en todo caso, sin ampliar los ámbitos físicos de la zona portuaria, y consiguiendo en general, y de una manera muy estricta, los espacios en tierra necesarios a base de ganar terrenos a los espejos de agua, pero sin ampliar los límites de la Zona de servicio del puerto (crecimiento de zona de tierra igual a disminución de la zona l de las aguas).

Además de en el varadero localizado en la concesión otorgada a Alcudiamar desde su construcción, y con un nivel de actividad creciente, tradicionalmente el mantenimiento y reparación de las embarcaciones menores de pesca y recreo -en el puerto de Alcúdia no ha existido actividad para buque o barcos de gran porte- vino teniendo lugar en la ribera de la dársena interior al abrigo del antiguo dique, con varios estudios de alternativas para trasladarlo a la dársena intermedia, ya en el exterior del antiguo dique.

Tanto las modernas tecnologías para los correspondientes trabajos de reparación y mantenimiento, como las exigencias de mayores calados, unido a la inconveniencia de mantener estas actividades de cierto carácter industrial en el núcleo de la zona turístico-residencial en que se ha convertido hoy aquella ribera del puerto, aconsejan que esta actividad se acabe trasladando de ésta a otras zonas, siendo una alternativa la ampliación del varadero en la zona actualmente concesionada a Alcudiamar, y otra que se ubique al pie de la Torre Major, junto al arranque del dique de abrigo, donde ya se producen actividades relacionadas con el utillaje y que son perfectamente compatibles. A este fin se podría plantear una rampa y la infraestructura de un elevador (travel-lift) con su correspondiente explanada, todo ello con el parcial abrigo de un corto dique que permita operar con seguridad durante gran parte del tiempo, instalaciones aún no recogidas en la presente propuesta.

Mención expresa merece el mantenimiento de una pequeña zona de reserva que garantice la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria sin necesidad de reunir a costosos e impactantes rellenos ganando tierras al mar ni a expropiaciones con afecciones importantes a particulares, para lo que se incluye en esta propuesta la incorporación al puerto de una parte de los terrenos correspondientes a la antigua central térmica de GESA contemplados en la AIP-V del PTI. Estas superficies de reserva podrán servir para depósito, distribución y/o actividades logísticas y mercantiles asociadas a los tráficó portuarios comerciales, por cuanto el puerto se halla situado en un extremo del corredor entre las dos grandes bahías de Mallorca -con vías de comunicación cada vez mejores- y las determinaciones urbanísticas de la zona adyacente a la portuaria propiciarán un uso del suelo de este género. También cabría el uso complementario del náutico-deportivo, en la medida en que se vincularan o intercambiarán todo o parte de estas superficies a un nuevo varadero en la zona del arranque del dique.

Y, por último, en lo relativo a la pesca, la relativa modestia de esta actividad en el puerto, da lugar a su mantenimiento en la zona donde actualmente se desarrolla, con posibilidades en el futuro de una discreta ampliación de la zona de tierra, a la par que a una reagrupación y optimización de superficies.

La satisfacción de las necesidades actuales y futuras previstas, con arreglo a los criterios y premisas anteriormente expuestos, da lugar a una ligera modificación física de la zona de servicio del puerto en relación con la actual (de hecho), Definida la Zona I de las aguas del puerto, así como la Zona II de dichas aguas por primera vez (al menos de forma precisa), no se producen otras previsiones significativas de cambio más que de la zona de tierra y, consecuentemente, sin variación significativa de la superficie total de zona de servicio (salvo las comentadas en esta Memoria y grafiadas en los planos).

1.5.- INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN.-

1.5.1.- CRITERIOS GENERALES.-

Han sido seguidos unos criterios generales que se derivan de la necesidad de motivar y justificar la presente Propuesta y definir la nueva zona de servicio del puerto partiendo de la vigente –en cuanto al límite terrestre se refiere-, de acuerdo con de la disposición adicional primera del TRLPEMM. Seguidamente se expondrán las líneas básicas de estos criterios.

1.5.1.1.- Incorporaciones.-

Para las ampliaciones de la zona de servicio de tierra del puerto, partiendo de la aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967 y sus modificaciones hasta la entrada en vigor de la Ley 27/1992, se han considerado esencialmente las motivaciones siguientes.

1.5.1.1.1.- La previsión de evolución del tráfico y de desarrollo de la actividad portuaria.-

Estas ampliaciones se derivan fundamentalmente de la evolución (histórica y previsible) de los tráficos portuarios y de las necesidades -tanto de línea de atraque como de superficie- para las actividades vinculadas a los mismos. Generalmente, en el pasado, este tipo de ampliación de la zona de servicio no ha tenido lugar a base de mover el límite de tierra del dominio público portuario, sino de ampliar la zona a expensas de los espejos de agua; en el presente caso se contempla como reserva la adquisición e incorporación de una parcela en tierra situada en los terrenos de la antigua central térmica de Gesa.

1.5.1.1.2.- Para formalizar situaciones.-

Se da el caso cuando, conforme a los antecedentes de la ocupación realizada en su día y que permanece de un modo estable, la situación de destino o afección del espacio al dominio público portuario y su gestión por la Autoridad Portuaria, mantenida inveteradamente, procede que se formalice la situación existente, con aclaración, por otra parte, de corresponder a la APB cuantas cuestiones de gestión de actuaciones se originen; otro caso es el de incorporar viales de uso exclusivo portuario.

Mayoritariamente se incorporan todas las superficies ganadas al mar o adquiridas/afectadas al dominio público portuario tras la O.M. de 29 de abril de 1967 que aprobó entonces el deslinde de zona de servicio.

Las que se ganaron al mar por obras entraron a formar parte de la zona de servicio, sin necesidad de determinación especial, por aplicación del artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos aprobado por R.D. de 19 de

enero de 1928 (Gaceta del 21 de enero). Al menos hasta la entrada en vigor de la Ley 27/1992.

1.5.1.1.3.- Espacios de reserva.-

Cuando se juzga necesario algún espacio para garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria conforme al punto 1 del artículo 69 del TRLPEMM, o para facilitar la gestión o implantar nuevos servicios, puede plantearse obtenerlo ganándolo al mar o destinando superficies en tierra a este fin, normalmente en terrenos adyacentes al uso que se puede preveer (parte de los terrenos de la antigua Central Térmica de GESA).

No debemos olvidar que constituye un imperativo contemplado en el TRLPEMM, la previsión por la Autoridad Portuaria de espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

Esta previsión de espacios de reserva adquiere especial importancia en el caso del Puerto de Alcudia por varios motivos:

1) El exponencial incremento de los tráficos en el Puerto de Alcudia. Destacando la importancia que revisten las conexiones de tráfico de pasajeros (Alcudia- Menorca; Alcudia-Barcelona).

2) Importancia que tiene el Puerto de Alcudia como principal puerto energético al descargarse en él los buques que transportan el carbón con que se alimenta la cercana central térmica de Es Murterar, que produce energía eléctrica para Mallorca y Menorca; también gases licuados, (Repsol), asfaltos (CEPSA), cementos y otros materiales de construcción, y productos siderúrgicos.

3) Otra circunstancia a tenerse en cuenta es el apreciable tráfico de embarcaciones menores de recreo que soporta el Puerto de Alcudia y, ello, no solo por pertenecer a una de las Comunidades Autónomas con mayor número de este tipo de embarcaciones -según los censos generales- sino también porque, dado el atractivo de sus costas y calas, son asiduamente visitadas durante los meses estivales por numerosas embarcaciones procedentes del Continente, tanto españolas como extranjeras.

Todo ello, además, genera un cúmulo de actividades complementarias, incluíbles en el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM aprobado por RDL 2/2011, de 5 de septiembre, que tienen como corolario la necesidad de prever unos determinados espacios en la zona de servicio del puerto, no directamente vinculados al tráfico mercantil o de pasajeros en el sentido estricto.

4) No se puede obviar, por otro lado, las dificultades que desde los puntos de vista técnico-económicos y ambientales (Red Natura-LIC) y tejido urbano entraña el crecimiento del puerto de Alcudia, tanto hacia el lado mar como hacia el interior.

Todas estas cuestiones apuntan a la imperiosa necesidad de mantener una zona de reserva como la propuesta en el Proyecto de DEUP para el Puerto de Alcudia, evitando en el futuro tener que recurrir a costosos e impactantes rellenos ganando terrenos al mar ni expropiaciones con afecciones importantes a particulares. Más aún si se produce la desafectación de la parcela B3

(piscina y pinar colindante). Por ello se ha previsto en la propuesta, incorporar al puerto una parte de los terrenos (parcelas C0 y C1) correspondientes a la antigua central térmica de GESA contemplados en la AIP-V del Plan Territorial de Mallorca, los cuales se incluyen como reserva.

1.5.1.1.4.- Zona de aguas II.-

Se concreta por no haberse fijado expresamente hasta la fecha por cuanto la Resolución de 6 de marzo de 1967, que señaló las aguas de los puertos de la CAGP, sólo tuvo efectos tarifarios sin establecer límites concretos.

En los límites de que se tratará, rebasados los escollerados de las obras de defensa y entre los meridianos extremos, debe entenderse que el límite de las aguas queda constituido por la línea de agua de la ribera siendo ajena a la zona de servicio del puerto la franja litoral de zona seca comprendida entre dicha línea y el límite de la zona marítimo terrestre.

El borde en mar abierto siguiendo un sentido contrario al de las agujas del reloj, viene definido por una línea que es continuación del límite del borde de tierra en la parte Oeste, tal como ha sido definida en el epígrafe 1.6.1.2., y que forma un ángulo de 45° con la meridiana saliendo del vértice número 20 del deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre; esta línea corta hacia el Sur la prolongación de la línea de agua de la explanada de la concesión otorgada a Alcúdiamar, S.A., en su borde exterior del Sur, en un punto (39° 50,40' N; 03° 7,85' E) a partir del cual se toma como borde en mar abierto hacia el Sur el límite definido por la línea que une el antes mencionado punto con el de coordenadas 39° 50,0' N, 03° 07,72' E; se sigue por el meridiano de 3° 07,72' E hasta alcanzar el paralelo de 39° 48,7' N y se prosigue por este hasta que corta hacia el Este al meridiano de 03° 9,5' E en que se sigue este meridiano hacia el Norte hasta encontrar el paralelo de 39° 49,5' N que se sigue hacia el Oeste hasta encontrar el meridiano 03° 09' E que se sigue hacia al Norte hasta encontrar la línea de agua de la costa.

El borde fronterero a tierra de la Zona II está constituido por el ribazo de playa que limita la ya descrita en 1.7.1.1 línea formando 45° con la meridiana en el vértice nº 20 del deslinde practicado a instancias del Ayuntamiento de Alcúdia y aprobado por O.M. de 21 de mayo de 1960, y la línea de agua de los escollerados de protección de la citada concesión de Alcúdiamar, S.A., y de las escolleras del Dique exterior y de la explanada recrecida, con su espejo de abrigo, adosada en su arranque y un tramo de línea de agua de la zona marítimo-terrestre en la ribera de la Punta De's Castell hasta alcanzar el meridiano de 03° 9' E. Es adyacente a la Zona I entre los morros del dique de la concesión de Alcúdiamar, S.A. y del Dique Exterior.

1.5.1.1.5.- Adquisiciones.-

De acuerdo con lo anterior, para la Z.S.P. que se propone está prevista adquirir como reserva portuaria la propiedad de GESA-ENDESA, que discurre por parte de los terrenos de la antigua central térmica (C)).

1.5.1.2.- Desafectaciones.-

En relación con la zona de servicio aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967, corresponderían a las motivaciones de los casos siguientes.

1.5.1.2.1.- Para cumplir requerimientos formales

En el Puerto de Alcúdia no se dió propiamente este caso, pues la desafectación de un tramo del antiguo vial de Gabriel Roca en la O.M. de 1967 (camino de acceso al entonces nuevo dique de abrigo con expropiación de terrenos) sólo tiene una formalización pendiente de las previsiones aprobadas en la O.M. de 29 de abril de 1967.

1.5.1.2.2.- Por regularización del límite o facilitar la gestión con otras administraciones.-

En el puerto de Alcúdia se da este caso al constituir el tramo del antiguo camino de servicio al dique –sin prolongación hasta otro vial- tan sólo una calle de acceso a las diversas parcelas de propiedad particular sin relación alguna con el puerto, ni uso alguno por la Autoridad Portuaria, contrariamente a lo que sucede en los parajes del resto de la zona de servicio donde la vialidad se comparte tanto para servicios o accesos portuarios como para acceder a propiedades privadas.

Esta desafectación realmente solo precisa ya su formalización, al no haberse en su día culminado los trámites en actuaciones anteriores, pero dichos terrenos se consideran ya entregados “de hecho” al Ayuntamiento, fuera de la zona del servicio del puerto.

Las desafectaciones previstas se corresponden con las siguientes parcelas enumeradas como A1, A2, A3 y A4.

1.5.1.3.- Grafiado.-

La explicitación de la aplicación de los criterios generales antes expuestos se pone de manifiesto en los adjuntos planos del epígrafe 1.5.2.1 que justifican el Plano nº 6 del Documento nº 2 a través de los correspondientes grafiados con la siguiente significación.

- A.-** Parcelas a desafectar, solicitadas por el Ayuntamiento.
- B.-** Parcelas a incorporar/incorporadas “de hecho” a la zona de servicio, que implican/han implicado cambios de titularidad o la declaración expresa de afectación.
- C.-** Espacio a adquirir para incorporar en tierra, con el objeto de garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria (reserva).
- D.-** Vial únicamente pendiente de formalización su entrega (ya producido de hecho) al Ayuntamiento.

La zona de servicio propuesta aparece enmarcada en rojo y en rayado azul las superficies a desafectar solicitadas por el Ayuntamiento y en verde la superficie a incorporar.

1.5.1.4.- Desafectaciones propuestas.-

De acuerdo con lo anterior, se prevé desafectar las parcelas, solicitadas por el Ayuntamiento, cuales son la esquina de la calle Mariners con el Paseo Marítimo, parte del Paseo Marítim entre fachadas y línea de farolas, el vial y acera de la C/ Teodoro Canet y la piscina y pinar colindante que proceden de una reversión en su momento a Gesa.

1.5.1.5.- Incorporación propuesta.-

De acuerdo con lo anterior, únicamente se incorpora como reserva la parcela señalada en los planos y que se corresponde con parte de los terrenos de la antigua Centralm Térmica de Gesa.

1.5.2.- APLICACIÓN AL PUERTO.-

1.5.2.1. - Zona de tierra.-

Los criterios generales que antes han sido expuestos se aplican al puerto con el resultado que ofrece el cuadro adjunto el cual debe ser observado teniendo a la vista las hojas de planos también adjuntas. Este cuadro no tiene más objeto que explicar las variaciones a lo largo del tiempo de la zona de servicio terrestre en relación con la aprobada en 1967.

En una primera columna aparece cada parcela con la sigla con que se consigna en el plano anexo a este epígrafe; en otra columna se describe sucintamente el paraje del puerto donde se halla; en una tercera columna su superficie expresada en m²; en una cuarta columna la causa genérica del cambio consignando simplemente las siglas del subepígrafe de los criterios generales que anteceden y, por último, en una quinta columna se reseña cual es la Administración involucrada para entregar, o sea para recibir la parcela, generalmente por vía de Convenio o, si se trata de un particular afectado -sea por la adquisición de la parcela, sea por la expropiación o adquisición de derechos que el nuevo límite de la zona de servicio previene según la Ley de Costas- el nombre del propietario según datos recabados en el Catastro.

Sigue al cuadro la exposición de las visicitudes de cada parcela en cuanto a su relación con la zona de servicio aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967.

**VARIACIONES Y/O SUPERFICIES DE TIERRA QUE HAN IMPLICADO O IMPLICAN
CAMBIOS DE TITULARIDAD O DECLARACIÓN EXPRESA DE AFECTACIÓN O
DESAFECTACIÓN EN RELACIÓN CON LA ZONA DE SERVICIO**

Parcela Sigla plano	Parte del Puerto donde se halla	Superficie m²	Causa cambio	Administración ó particular afectados
A desafectar.- (en azul)				
A₁	Passeig Maritim con C/ Mariners	204,51	1.5.1.2.2	Ayuntamiento
A₂	Parte del Paseo Marítimo	5.266,97	1.5.1.2.2	Ayuntamiento
A₃	Vial y acera de la C/ T. Canet	3.556,85	1.5.1.2.2	Ayuntamiento
A₄	Piscina y pinar colindante	17.877,58	1.5.1.2.2	Ayuntamiento
Incorporar/Incorporadas "de hecho" a la zona de servicio.- (en amarillo)				
B₁	Calle de Gabriel Roca (PUAS)	4.096,31	1.5.1.1.2	Ministerio de Defensa
B₂	Frente calle Gabriel Roca. Ampliación antiguo PUAS.	3.701,05	1.5.1.1.2	Ganados al mar en zona I portuaria.
B₃	Ribera de la antigua Cuarentena	17.877,58	1.5.1.1.2	Gas y Electricidad, S.A.
B₄	Ribera del antiguo Lazareto	1.490,66	1.5.1.1.2	Consell de Mallorca
B₅	Frente antigua P. de's Castell	10.266,60	1.5.1.1.2	Gas y Electricidad, S.A.
B₆	Antigua Punta de's Castell	1.491,40	1.5.1.1.2	Gas y Electricidad, S.A.
B₇	Antigua Punta de's Castell	2.892,88	1.5.1.1.2	Gas y Electricidad, S.A.
B₈	Antigua Punta de's Castell	169,26	1.5.1.1.2	Gas y Electricidad, S.A.
B₉	Antigua toma y central móvil	6.959,36	1.5.1.1.2	Gas y Electricidad S.A.
B₁₀	Entre la ribera del antiguo Lazareto y el primitivo Muelle de Ribera	22.720,65	1.5.1.1.2	Ganados al mar en zona I portuaria.
B₁₁	Frente ribera del antiguo puerto	46.543,24	1.5.1.1.2	Ganados al mar en zona I portuaria.
B₁₂	Ribera de Punta de's Castell	3.603,30	1.5.1.1.2	Demarcación de Costas
B₁₃	Antigua Punta de's Castell	4.064,70	1.5.1.1.2	Gas y Electricidad, S.A./Demarcación de Costas/Hnos.Cardell Mir
B₁₄	Antigua cant. Punta de's Castell	658,86	1.5.1.1.2	Gas y Electricidad, S.A./Demarcación de Costas Hnos. Cardell Mir
B₁₅	Morro Dique Exterior	555,32	1.5.1.1.2	Ganados al mar en zona I portuaria.
B₁₆	Passeig Maritim y Dique Interior	3.866,64	1.5.1.1.2	Ganados al mar en zona I portuaria.
B₁₇	Passeig Maritim	1.933,64	1.5.1.1.2	Ganados al mar en zona I portuaria.
B₁₈	Frente Passeig Maritim. Concesión Alcudiamar	71.836,32	1.5.1.1.2	Ganados al mar en zona I portuaria.
B₁₉	Dique Interior	709,82	1.5.1.1.2.	Ganados al mar en zona I portuaria.

Parcela Sigla plano	Parte del Puerto donde se halla	Superficie m ²	Causa cambio	Administración ó particular afectados
A INCORPORAR.- (en verde)				
C₀	Antigua Punta de's Castell	1.625,77	1.5.1.1.3.	ENDESA-Gas y Electricidad, S.A., ya adquirido por la APB
C₁	Tras ribera antiguo Lazareto	14.657,81	1.5.1.1.3.	A adquirir a Gas y Electricidad S.A. y al Ayuntamiento de Alcudia (1.296,00 M2)
PENDIENTE FORMALIZAR SU ENTREGA.- (en gris)				
D	Antigua ribera de la Cuarentena (vial únicamente pendiente de formalización su entrega, ya producida de hecho, al Ayuntamiento).	2.210,73	1.5.1.2.1	Ayuntamiento

Todas ellas quedan grafiadas en el plano de "Formación de la zona de servicio" que también se incorpora.

Con independencia de las parcelas C recogidas en el cuadro anterior cabe señalar las siguientes observaciones:

- 1) Se encuentra en el Plan de Inversiones, aunque programada a partir de 2022, una posible ampliación, ganando superficie al mar, de las instalaciones hoy ubicadas en la parcela **B₉** con destino, básicamente, a varadero asociado a instalaciones para el mantenimiento y reparación de embarcaciones o barco de discreto porte y sin que constituya una modificación de carácter substancial.
- 2) También cabe reseñar, aunque no ocupe una superficie específica concreta, la posible futura instalación en la zona II de las aguas del puerto, de una monoboya para la operación de descarga de combustibles.
- 3) Que se prevé el aprovechamiento para su utilización por embarcaciones menores de recreo, con posible disposición de pantalanés del espejo de agua de la zona I de las aguas del puerto ubicado frente a la parcela **B₂** (ver plano anexo) con el límite que se señala en la línea de trazos del Plano nº 4 del Documento 2, sin constituir una modificación substancial al igual que lo expuesto en la observación 1ª.
- 4) El proyecto asociado a la ampliación del plazo inicial (aprobada) de la concesión de Alcudiamar contempla una ampliación de la superficie del varadero ganando terrenos al mar en Zona I.

A₁ - Se reseñan las circunstancias de esta parcela de 214,10 m², cuyo plano se adjunta, ubicada en la esquina de la calle Mariners (antes Capitán Cortés) con el Passeig Marítim con frente a la zona de servicio y línea de deslinde del antiguo límite de la Z.M.T. entre los vértices 18 y 19 (ver plano 1.2.3.3.6 y Hoja anexa nº 3) según deslinde solicitado por el Ayuntamiento y aprobado por O.M. de 31 de mayo de 1960; debido a que esta parcela no fue

incluida en la zona de servicio aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967 (ver plano 1.2.3.3.1) y ha sido objeto de actuaciones puntuales -que a continuación se describirán- aún no culminadas, no ha sido tampoco incluida en la propuesta de nueva zona de servicio de la presente DEUP.

Por los antecedentes antes expuestos cabe considerar que la parcela que ocupó la antigua lonja del pescado, hoy demolida, pasó a formar parte de la zona de servicio del puerto y que la parcela que ocupó en la esquina de calle Mariners con el Passeig Maritim- en la parte no incluida en la zona de servicio aprobada por OM de 29 de abril de 1967- puede desafectarse.

Cuando en 1951 la antigua Comisión Administrativa Puertos a cargo directo del Estado (C.A.P.E.) inició la construcción de una lonja del pescado en el puerto de Alcúdia en determinada ubicación en presunta zona de servicio (no se había tramitado ésta ni, tampoco, el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre) las propietarias de la parcela colindante con la zona portuaria ceden por escrito –aunque defectuosa e informalmente– una parcela a la C.A.P.E., para una nueva ubicación del edificio y una franja de dos metros a su alrededor según nota que obra en el expediente (933-CP/G). Levantado el edificio sigue una época de posesión pacífica por la C.A.P.E. hasta que en 1980 se produce un incidente con el a la sazón vecino D. Simón Andreu con motivo de la apertura de una ventana el cual, tras diversas vicisitudes, que no es preciso detallar, desemboca en una petición formal de permuta, en 11 de enero de 1980, de la parcela por un local en un nuevo inmueble; sometida a trámite esta petición da lugar a la Resolución de la Dirección General del Patrimonio del Estado de 18 de abril de 1988 en la que para acceder a lo solicitado, se exige al Sr. Andreu Trobat el cumplimiento de tres condiciones; dicha resolución es trasladada en 6 de junio de 1988 al Sr. Andreu Trobat para su cumplimiento y, transcurrido un plazo sin proceder a ello, se le recuerda tal exigencia en 26 de abril de 1990, con acuse de recibo en 11 de junio de 1990, con advertencia expresa de la posible caducidad de expediente según el artículo 99 de la L.P.A. El plazo de tres meses se superó sin contestar por lo que se consideró caducado este expediente en el transcurso del cual y como una de sus vicisitudes se produjo la inscripción registral por usucapión del solar edificado en parte a favor del Estado en 17 de junio de 1986, prosiguiendo su ocupación por la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (C.A.G.P.) - antigua C.A.P.E.- y, traspasado el puerto, por la Autoridad Portuaria.

En 15 de febrero 1995 el Ayuntamiento de Alcúdia solicita la cesión para servicios municipales lo que da lugar a la declaración de innecesidad por la Autoridad Portuaria, ya con arreglo al nuevo ámbito legal que corresponde a la Ley 27/92, en sesión celebrada por su Consejo de Administración de 11 de mayo de 1995 para su cesión al Ayuntamiento, previa desafectación por el Ministerio de Fomento. En 31 de enero de 1997 la Autoridad Portuaria solicita formalmente del Ministerio de Fomento la desafectación sin que haya recaído resolución en la fecha de redacción de la presente Propuesta.

En escrito de 9 de octubre de 2014 el Ayuntamiento de Alcúdia vuelve a interesarse por la cesión de dicha parcela, y solicita a esta Autoridad Portuaria que reactive el expediente de desafectación.

La Autoridad Portuaria remite a Puertos del Estado en 10 de diciembre de 2014 una consulta para saber la situación de este expediente, a la que responde la asesoría jurídica de Puertos del Estado en 16 de febrero de 2015, indicando diversas consideraciones, y concluyendo que resulta aconsejable reiniciar el expediente con una ratificación del acuerdo del Consejo de Administración de la autorización de la Autoridad Portuaria sobre la declaración de innecesariedad, y aportación de la documentación que defina el objeto de la cesión.

La Autoridad Portuaria considera que visto el tiempo transcurrido sin haberse producido la desafectación señalada, procede desafectar esta parcela de la zona de servicio en la presente propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) del puerto de Alcúdia. Una vez aprobado el citado DEUP, la parcela se incorporaría al patrimonio de la Autoridad Portuaria, quien podrá proceder a su enajenación, permuta o, en su caso, cesión gratuita a las Administraciones públicas y para fines de utilidad pública o interés social, previo informe de la Dirección General de Patrimonio del Estado, todo ello de acuerdo con el art.44 del TRLPEMM.

A₂.- Esta superficie de 5.266,97 m² se corresponde con la desafectación solicitada por el Ayuntamiento en el actual Paseo Marítimo, desde la alineación de fachadas hasta aproximadamente el eje de las farolas de alumbrado público. Se corresponde con el acuerdo adoptado por el Consejo de Administración de la APB de fecha 5 de abril de 2017.

A₃.- Esta superficie de 3.556,85 m² se corresponde con la desafectación solicitada por el Ayuntamiento en cuanto al vial y acera de la calle Teodoro Canet, siempre y cuando con el compromiso de que no afectará en el futuro a la normal explotación portuaria.

A₄.- Esta superficie de 17.877,58 m² se corresponde con la desafectación solicitada por el Ayuntamiento en cuanto a la denominada piscina de Gesa y pinar colindante. La definición de esta parcela se corresponde con la definida en la sigla **B₃**.

B₁.- Esta parcela fue entregada a la Autoridad Portuaria de Baleares en acta de 10 de enero de 1995 como consecuencia del Convenio suscrito entre la Autoridad Portuaria de Baleares y la Gerencia de Infraestructura del Ministerio de Defensa el 28 de marzo de 1994; la referencias del Ministerio de Defensa son 342-PI B-970/av-140 y las referencias de la Autoridad Portuaria de Baleares son 1021/CP-G, 150-COP, E.M.-321 . En dicha Acta se reseñan las condiciones de la parcela y de los edificios en ella construidos que son objeto de entrega. Se incluye esta parcela en el presente expediente por cuanto se incorpora a la zona de servicio del puerto al no estar incluida en la que fue aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967, y al haber sido recibida con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley 27/1992. En esta parcela se encuentra el espacio destinado a Capitanía Marítima (Ministerio de Fomento)

en aplicación de lo prevenido en el párrafo 2º del punto 3 del artículo 69 del TRLPEMM.

B₂- Espacio ganado al mar en parte por la Autoridad Portuaria para aumentar la superficie de las zonas de servicios complementarios o pesqueros ubicados en el antiguo PUAS (**B₁**) que recoge los espacios antes destinados a este fin en el varadero del Paseo Marítimo, así como los que resultan del cambio de ubicación de la Explanada de sus inmediaciones.

B₃-Concurren en esta parcela los mismos antecedentes de formación por Gas y Electricidad, S.A. expuestos al tratar de las parcelas **D** y **B₅**. También se ha producido la retrocesión al puerto y por ello se incluye en zona de servicio, arregladamente a las previsiones de las OO.MM. de 23 de enero de 1964 y 7 de noviembre de 1969. Su adquisición fue acordada por el Consejo de Administración en 24 de febrero de 1998 y 17 de diciembre de 1998.

B₄- Se trata del tramo de nueva carretera que enlaza el puerto con la vía de circunvalación de Alcúdia construida por la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares y traspasada al Consell de Mallorca; tras diversos contactos mantenidos en su día por la Dirección de la Autoridad Portuaria de Baleares con la Jefatura de Carreteras, quedó establecido que, dentro de los espacios reservados para este vial, la Autoridad Portuaria de Baleares construiría el tramo desarrollado a través de los terrenos que siguen hacia el mar a continuación del antiguo vial expropiado en 1953 para acceso al nuevo dique y el corto tramo de acceso comprendido entre la rotonda en que finaliza propiamente la vía de circunvalación del Consell de Mallorca y que cruza el antiguo camino del Faro de Aucanada el cual, en virtud de lo dispuesto en la O.M. de 16 de junio de 1965 fue traspasado por la extinguida Comisión Administrativa de Grupos de Puertos a la Jefatura de Carreteras de Baleares (hoy Consell de Mallorca). Con arreglo a este acuerdo la Autoridad Portuaria de Baleares tiene hoy construida su parte de dicho ramal de acceso y la CAIB (hoy Consell de Mallorca) construyó el suyo; como quiera que en el futuro la conservación y mantenimiento de dicho tramo de vial habrá de correr por cuenta de la Autoridad Portuaria de Baleares, parece lógico en el presente expediente tener en cuenta esta circunstancia y por ello proponer su total inclusión en la zona de servicio del puerto desde la rotonda. El extremo del vial por la parte de dicha rotonda se ha fijado en el paso peatonal para que exista un hecho físico que permita conocer de un modo directo y específico el final de las obligaciones de cada una de las unidades o centros que tengan a su cargo el mantenimiento. Incluye este tramo el terreno del antiguo camino de acceso al dique de 1953 que atraviesa. La aceptación de esta solución conlleva la formalización -mediante convenio o instrumento que se acuerde, entre el Consell Insular de Mallorca y la Autoritat Portuària de Balears- del acuerdo de tramitación del correspondiente expediente de afectación al dominio público portuario de la superficie correspondiente.

B₅- Por OO.MM. de 23 de enero de 1964 y 7 de noviembre de 1969 (ver texto en epígrafe 1.2.3.3) fue autorizada Gas y Electricidad, S.A. para el relleno de unos bajos marítimos en el Puerto de Alcúdia y para adquirir los terrenos en propiedad con ciertas condiciones de retrocesión. Por otra parte, según se ha expuesto al tratar del epígrafe **B₄**, también fue expropiada en 1953 una franja para el antiguo camino de ribera. Y también debe señalarse que al aprobarse por O.M. de 29 de abril de 1967 la zona de servicio del puerto, gran parte de esta parcela ganada al mar se declaró sobrante y ajena a la zona de servicio (ver epígrafe 1.2.3.3), con la parte de camino expropiado, lo que dio lugar a la propuesta contenida en el punto 5º de la parte resolutive de dicha Resolución -por las razones que en el mismo punto se expresan- de que juntamente con otras del camino se permutasen por la ocupada por la Administración en el Muelle de Ribera. Y por último, al practicarse el deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre a instancias de Gas y Electricidad, S.A. aprobado por O.M. de 12 de diciembre de 1957 (Expte. nº 203) (ver plano 1.2.3.3.3 del epígrafe 1.2.3.3), resultó que dicho límite no coincidía con la franja de terrenos expropiados para el camino, sino que había un tramo o franja intermedio. Las necesidades del tráfico del puerto aconsejaron ejercitar el derecho de retrocesión que contiene el clausulado de la O.M. de 7 de noviembre de 1969 y, por ello, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesión celebrada en 30 de mayo de 1996, adoptó el acuerdo de incorporar, por vía de adquisición de derechos, la citada parcela **B₅** definida por el polígono **a b h c d e f g (g a con curva)**, procedente de los terrenos ganados al mar en virtud de las OO.MM. de 23 de enero de 1964 y 7 de noviembre de 1969. Como quiera que dicha parcela **B₅** no se hallaba en la zona de servicio aprobada se incluye en la presente propuesta como **A₄** a desafectar, ya que está adquirida e incorporada de hecho, con indemnización de derechos por la Autoridad Portuaria de Baleares a Gas y Electricidad, S.A.

B₆- Se trata de los terrenos de la parcela señalada en el plano por el polígono **h j i e d c** que son remanentes de la finca primitiva y comprendidos entre los terrenos expropiados para camino antedichos y el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre practicado a instancias de Gas y Electricidad, S.A. y aprobado por O.M. de 12 de diciembre de 1957 (Expte. 203) (ver plano 1.2.3.3.3 del epígrafe 1.2.3.3). Estos terrenos se encuentran actualmente adquiridos a Gas y Electricidad, S.A. para incorporar a la zona portuaria, mediante el pago de la indemnización pertinente, según acuerdo del Consejo de Administración de 20 de marzo de 2001.

B₇- Se trata de la franja de una parcela que fue ocupada por la Administración con motivo de la ejecución del Muelle de Ribera y del Dique de Abrigo entre 1948 y 1954 como parte integrante de una expropiación temporal realizada en aquel paraje para depósito de materiales, bloques y maquinaria, si bien a la sazón no se podía apreciar si se trataba o no de terreno de dominio público o privado por cuanto no se había realizado el deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre; esta cautela de deslindar tampoco se adoptó al proceder a la expropiación de los terrenos del camino de acceso en 1953, dando por hecho que la totalidad de la franja expropiada pertenecía a la propiedad privada; la posesión por la Administración de esta franja es, por

consiguiente, anterior al año 1954 en que finalizaron las obras y quedó incorporada "de facto", sin oposición del propietario de la parcela colindante, a la explanada del primer Muelle de Ribera. Al practicarse el tardío deslinde solicitado por Gas y Electricidad, S.A. con motivo de la construcción de una central térmica, deslinde que fue aprobado por la mencionada O.M. de 12 de diciembre de 1957 (Expte. 203), resultó que la línea de deslinde no quedó adosada a los terrenos expropiados para el camino, con lo cual se produjo una franja de terrenos de propiedad privada comprendidos entre el terreno expropiado para camino y el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre; a esta franja corresponde la parcela que nos ocupa. Al aprobarse por O.M. de 29 de abril de 1967 el límite de la zona de servicio del puerto, se previno en el punto 5º de su parte dispositiva (ver texto en el epígrafe 1.2.3.3) que se procediera a instar autorización para la permuta de esta parcela (más la que más adelante se tratará **B₈**) por la que ya ha sido descrita y que correspondía a los terrenos expropiados para el camino. Ahora bien dicho trámite no se realizó si bien, según se ha expresado, la posesión de estas parcelas quedó en el sentido que prevenía la O.M. de aprobación de la zona de servicio. Con independencia pues de que desde 1954 han pasado más de 50 años lo cual ampara plenamente la prescripción por posesión de buena fe, y de que en la O.M. de zona de servicio de 29 de abril de 1967 ya se prevenía la permuta, y puesto que en los acuerdos con Gas y Electricidad, tanto para adquirir la Autoridad Portuaria de Baleares la parcela **B₅** como la **B₆**, se tuvo en cuenta la indemnización pertinente, procede formalizar correctamente esta incorporación a la zona de servicio del puerto.

B₈.- Se trata de una parcela que también quedó incluida en la zona de servicio del puerto y que no correspondía a la expropiación del camino en la que concurren análogas circunstancias a las ya descritas en **B₇**. Esta parcela quedó afectada por la concesión otorgada a Gas y Electricidad, S.A. por O.M. de 22 de mayo de 1969 para tener un acceso al puerto desde la hoy extinguida central térmica pero dicha concesión caducó por plazo y con fecha 10 de enero de 1990 se procedió a la recepción de las obras por la Administración, en virtud de lo dispuesto en la O.M. de 12 de diciembre de 1989 en que se señalaba se procediera a dicha actuación al reconocer la extinción de la concesión por vencimiento de plazo (Expte. 599-CP/G).

B₉.- Esta parcela fue entregada a la Administración por Gas y Electricidad, S.A. en acta de 25 de junio de 1988; todo ello como consecuencia de la aceptación por O.M. de 8 de junio de 1988 de la renuncia de Gas y Electricidad, S.A., parcial, a las concesiones otorgadas por O.M. de 8 de mayo de 1958 para la construcción de canales de refrigeración de la central térmica hoy extinguida (Expte.203) y O.M. de 24 de mayo de 1963 para un edificio destinado a centrales móviles y casa de bombas sobre la misma parcela (Expte. 219-LP). Se incluye por cuestión meramente formal de definición de la zona de servicio pues no se encuentra incluida en la aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967 ni tampoco ha sido obra construida por la Administración. Tras la aceptación de la renuncia se incorporó a la zona de servicio con varios destinos relacionados con el utillaje.

B₁₀- Ampliaciones del primitivo Muelle de Ribera llevados a cabo por el Grupo de Puertos de Baleares y la Junta de los Puertos del Estado en Baleares hasta el 1 de enero de 1993, tras la aprobación de la zona de servicio de 1967.

B₁₁- Parcela ganada al mar en diversas etapas por la Autoridad Portuaria de Baleares después de 1 de enero de 1993 para ampliar el terminal de pasajeros y carga general, actualmente en servicio en el extremo del Muelle de ribera para buques de pasaje y mercancía general y en el paramento sur para descarga de gases líquidos mediante isletas y duques de alba. En esta parcela se encuentran dependencias destinadas a Guardia Civil (Ministerio del Interior) y a Policía Nacional (Ministerio del Interior) en aplicación de lo prevenido en el párrafo 2º del punto 3 del artículo 69 del TRLPEMM.

B₁₂- Se trata de la franja de zona marítimo-terrestre con su disposición con el mar en nivel medio en reposo, según queda delimitada por el ya citado deslinde (Expte. nº 203), instado por Gas y Electricidad, S.A. y aprobado por O.M. de 12 de diciembre de 1957 entre los vértices 1 y 3, y también por el deslinde solicitado por D. Bartolomé Cardell Mir aprobado por O.M. de 7 de marzo de 1964 (Expte. MA-14/10) entre los vértices 9 y 11. Ambos planos de deslinde pueden verse en el epígrafe 1.2.3.3.

B₁₃- Se trata de una parcela que ocupa el mayor sector de la parte baja de la antigua cantera abierta para la construcción del nuevo dique de abrigo y que fue abandonada para sustituirla por otra en el paraje de Aucanada; esta parcela de la cantera, junto con otra destinada al acopio de materiales para la construcción del dique, fue objeto de una expropiación temporal para las obras; al realizarse el deslinde a instancias de Gas y Electricidad, S.A. en la parte de la ribera afecta a la propiedad de esta empresa, se practicó el deslinde de la zona marítimo-terrestre que ya ha sido antes citado y aprobado por O.M. de 12 de diciembre de 1957 (ver plano 1.2.3.3.3 del epígrafe 1.2.3.3). Los terrenos correspondientes a la explanada de esta cantera fueron ocupados por la APB sin oposición de Gas y Electricidad, S.A. para la ubicación de efectos de los usuarios del puerto, y de hecho vienen siendo utilizados de buena fe para este fin desde hace más de 30 años; se trata pues de incorporar definitivamente a la zona de servicio del puerto esta explanada, adoptando como límite no el escarpe de la antigua cantera sino solamente lo que es útil a efectos de la explotación portuaria, es decir la zona sensiblemente plana, que se corresponde con el nuevo deslinde de referencia DES/MA-14 del dominio público marítimo-terrestre y de sus zonas de servidumbre de la zona del Puerto de Alcúdia que ha tramitado la Demarcación de Costas de Baleares y ha sido aprobado por OO.MM. de 18/12/2007 y 24/01/2008 (VER PLANO 1.2.3.3.7).

B₁₄- Se trata del mismo caso que la parcela **B₁₃** , es decir referida al menor sector de la parte baja de la antigua cantera, pero situado frente a la propiedad de las hermanas Cardell Mir. Al procederse a la expropiación temporal a que antes se aludió, los terrenos pertenecían a los herederos de D. Luis J. Cardell Arias, interviniendo en las actuaciones su viuda D^a Ángela Mir Durán; hoy día los terrenos pertenecen a sus herederas D^a Dolores, D^a Francisca, y D^a Ángela Cardell Mir, así como a los hijos D^a Catalina Marqués Cardell y D. Bernardo Marqués Cardell de la hermana difunta D^a Maria Cardell Mir. Al objeto de poder distinguir en la tramitación del expediente de la presente Propuesta se ha estimado pertinente dividir entre las parcelas **B₁₃** y **B₁₄** el conjunto de la parte baja de la explanada de la antigua cantera.

B₁₅-Tacón que realizó el antiguo Grupo de Puertos de Baleares para tráfico ro-ro, tras la aprobación de la zona de servicio de 1967.

B₁₆- Ampliación de explanada-varadero, viales y muelle de ribera ganando terrenos al mar que realizó el antiguo Grupo de Puertos de Baleares y Junta de los Puertos del Estado en Baleares, tras la aprobación de la zona de servicio de 1967.

B₁₇-Ampliación del vial ganando terrenos al mar que realizó el antiguo Grupo de Puertos de Baleares, tras la aprobación de la zona de servicio de 1967.

B₁₈- No se trata propiamente de un espacio que implique cambio de titularidad o de afectación pero se incluye por corresponder a una importante superficie no contemplada en la zona de servicio aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967 y no ser obra realizada por la Administración. Esta superficie ha sido ganada al mar por el concesionario Alcúdiamar, S.A. al amparo de la Resolución de Consejo de Ministros de 29 de julio de 1988. Se cuenta ya, pues, con el instrumento que legitima la ocupación incorporándose a la superficie del puerto en régimen de concesión, salvo el corto espacio de playa que define la línea a 45º de la meridiana por el hito nº 20 del deslinde del antiguo límite de la Z.M.T. que separa la playa afecta a la Demarcación de Costas. En estos espacios se encuentran las instalaciones afectas a Salvamento Marítimo (Ministerio de Fomento) en aplicación de lo prevenido en el párrafo 2º del punto 3 del artículo 69 del TRLPEMM.

B₁₉- Ampliación del muelle pesquero adosado al Dique Interior que llevó a cabo el antiguo Grupo de Puertos de Baleares, tras la aprobación de la zona de servicio de 1967.

C₀- Parte procedente de los terrenos expropiados en 1953 para construir el antiguo camino de acceso al Dique y que se declaró sobrante en la aprobación de la zona de servicio del puerto por O.M. de 29 de abril de 1967 para incluir en la permuta con Gas y Electricidad, S.A. Las permutas

prevenidas se realizaron de hecho pero no se formalizaron entrando Gas y Electricidad, S.A. en posesión de esta parcela sin título de propiedad. Los terrenos expropiados del antiguo camino, habían de ser objeto de permuta en virtud del punto 5º de la parte resolutive (ver epígrafe 1.2.3.3) de la aprobación de la zona de servicio del puerto por O.M. de 29 de abril de 1967, pero dicha permuta no se tramitó ni se formalizó, si bien, desde el momento de la construcción de la central térmica y antes de la aprobación de la zona de servicio del puerto, Gas y Electricidad, S.A. entró en posesión de esta franja de terrenos, al haber ya construido dicha empresa el nuevo acceso al puerto al amparo de la O.M. de 23 de enero de 1964. Sobre dicho tema se dan explicaciones al tratar la parcela **B₇**.

Tras diversas reuniones con el Consell de Mallorca y el Ayuntamiento de Alcúdia se ha decidido recientemente revisar la propuesta inicial y volver a incluir en la misma la incorporación de esta parcela a la zona de servicio del puerto, como reserva, así como parte de los terrenos correspondientes a la antigua Central Térmica.

C₁.- Se trata del resto de una parcela de 14.657,81 m² que se incluye en la presente propuesta para incorporar a la zona de servicio del puerto como zona de reserva para actividades de estacionamiento/depósito de mercancías y/o de actividades logísticas y/o depósito de embarcaciones, etc. Se corresponde con la parcela destinada a zona logística del puerto en la zonificación del Plano de Ordenación de la AIPV, promovido por el Consell de Mallorca concerniente a los terrenos contiguos al puerto que ocupó la antigua y extinguida central térmica de GESA. La parcela, se compone de **C₀** y **C₁** y se halla adosada a la ya descrita parcela de la Propuesta **B₆**.

Al igual que con la parcela **C₀**, tras diversas reuniones con el Consell de Mallorca y el Ayuntamiento de Alcúdia se ha decidido recientemente revisar la propuesta inicial y volver a incluir en la misma la incorporación de esta parcela a la zona de servicio del puerto, como reserva.

D.- No se trata propiamente de un nuevo espacio a reducir, dado que ya se excluyó de la zona de servicio de 1967, sino que se considera por concurrir la circunstancia siguiente: con ocasión de la construcción, hace mas de cincuenta años, del nuevo dique exterior y su muelle de ribera, obra que se adaptó al "Proyecto de terminación de las obras de ampliación y mejora del Puerto de Alcúdia", aprobado por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en 5 de diciembre de 1946 y ejecutado, con varias modificaciones del Proyecto, entre los años 1948 y 1954, fue expropiado el antiguo camino de acceso constituido por una calzada de 8 m. y 2 m. correspondientes a aceras a cada lado, y un total de 690 m. de longitud; los terrenos expropiados fueron de la finca propiedad de D. Luis J. Cardell Arias, figurando en las actuaciones su viuda D^a Ángela Mir Durán, habiéndose abonado el importe de la expropiación, según cuenta obrante en los archivos del Servicio, en el mes de julio de 1953. Al aprobarse por O.M. de 29 de abril de 1967, el Proyecto de la Zona de Servicio del Puerto de Alcúdia -hoy vigente- se dispuso en el punto 6º de su parte resolutive (ver epígrafe 1.2.3.3) que esta parte de camino, declarada sobrante, se afectara al Ayuntamiento de Alcúdia con destino a vial, ya producido de hecho.; En el lado sur de este vial existe la parcela **B₃**

correspondientes a terrenos ganados al mar por GESA en propiedad condicionada y legalizados por O.M. de 7 de noviembre de 1969 conforme a los términos de esta resolución que se transcribe en el epígrafe 1.2.3.3. y cuya retrocesión al puerto ya se ha llevado a cabo y se prevé su acceso por el actual vial general.

Resto.- Aparecen en blanco las superficies terrestres correspondientes a la zona de servicio aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967.

1.5.2.2.- Zona de agua.-

Los puertos procedentes de la antigua Comisión Administrativa de Grupos de Puertos (C.A.G.P.) no tienen propiamente fijada la Zona II de las aguas por cuanto la Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de marzo de 1967 (B.O.E. del 23 de marzo) de la que se adjunta copia no produce verdaderamente una delimitación. Por ello la afectación de aguas al puerto salvo en lo que se refiere a las de la Zona I que intrínsecamente le pertenecen- se produce por primera vez en la presente Delimitación y se definen en el epígrafe 1.6.2. con 38,0409 ha en Zona I y con 638,7089 ha en las Zona II adosados al puerto.

De este modo –como se justifica en el epígrafe 1.6.2.2.1- la Zona II de las aguas tiene por límite con el mar abierto los meridianos 03° 07,72' E, 03° 09,50' E, 03° 09,00' E y los paralelos 39° 48,70' N, 39° 49,50' N.

En el mencionado epígrafe 1.6.2.1 se define cómo se combinan unos y otros y se detalla el particular modo del contacto de la zona de agua II con la de tierra en el extremo del Oeste. En el extremo de levante no ha lugar por no afectar a playa.

PLANO ANEXO AL EPÍGRAFE 1.5.2.1.-

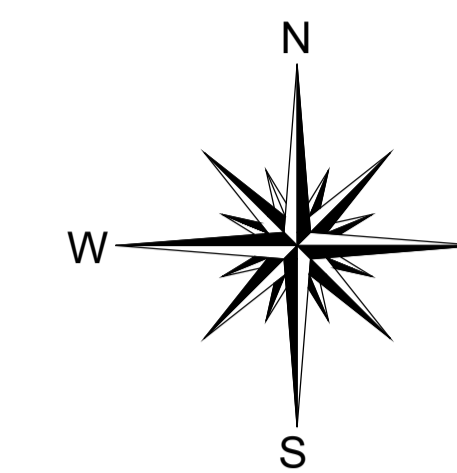
Formación de la zona de servicio del puerto

Límites.-

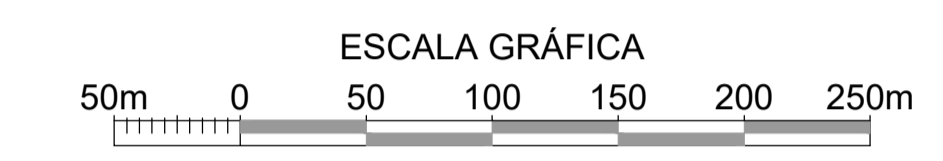
En trazado rojo nuevo límite de la zona de servicio terrestre propuesta.

Superficies.-

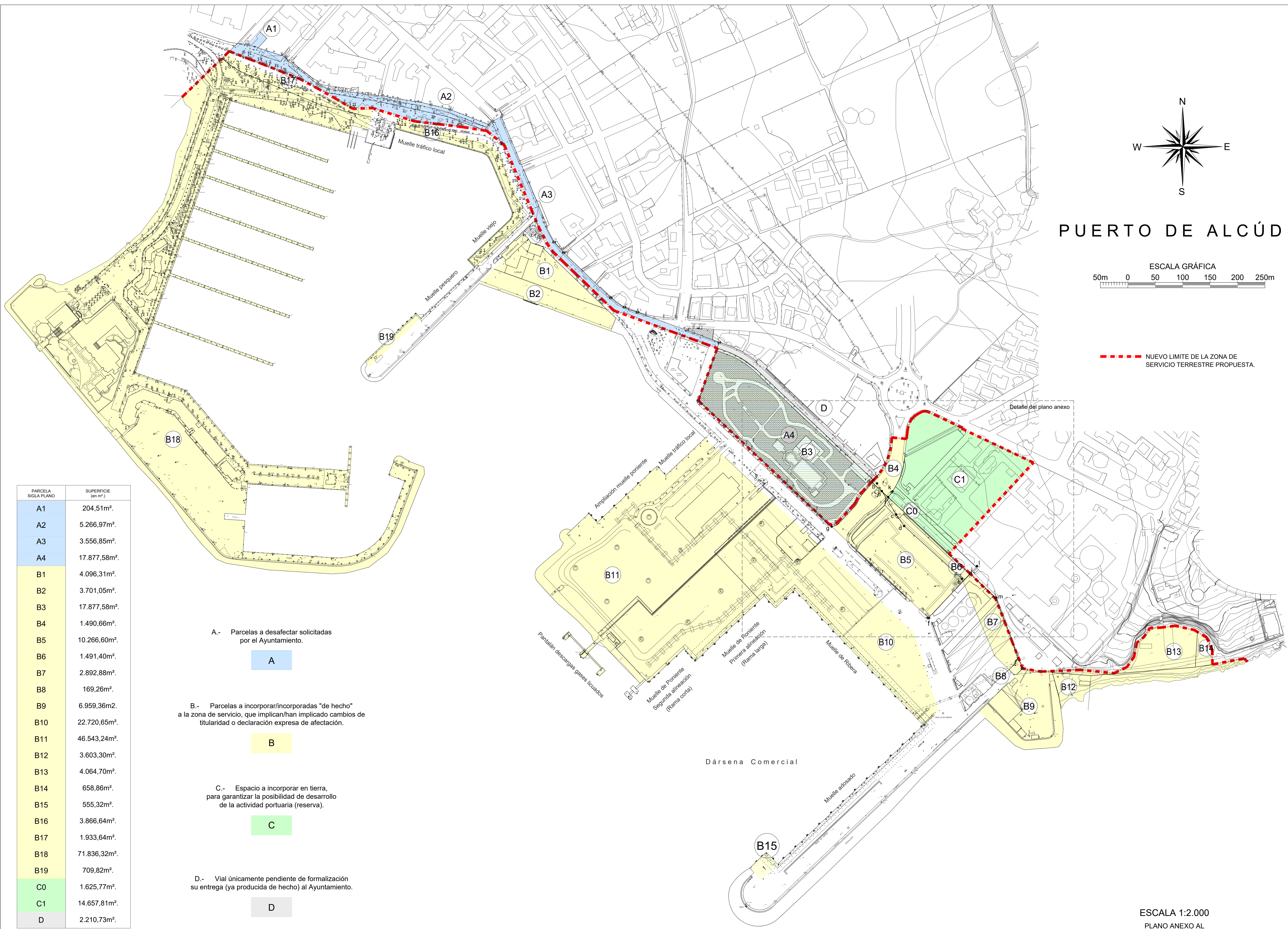
- | | |
|---------------------|---|
| en blanco: | zona de servicio terrestre aprobada por O.M. de 29 de abril de 1967. |
| en amarillo: | zona incorporada por diversas actuaciones posteriores (ver epígrafe 1.5.2.1.-). |
| en verde: | zona a incorporar conforme a la presente propuesta (ver epígrafe 1.5.2.1.-). |
| en azul: | zonas a desafectar para entregar al Ayuntamiento en ramo documental independiente (ver epígrafe 1.5.2.1.-). |



PUERTO DE ALCÚDIA



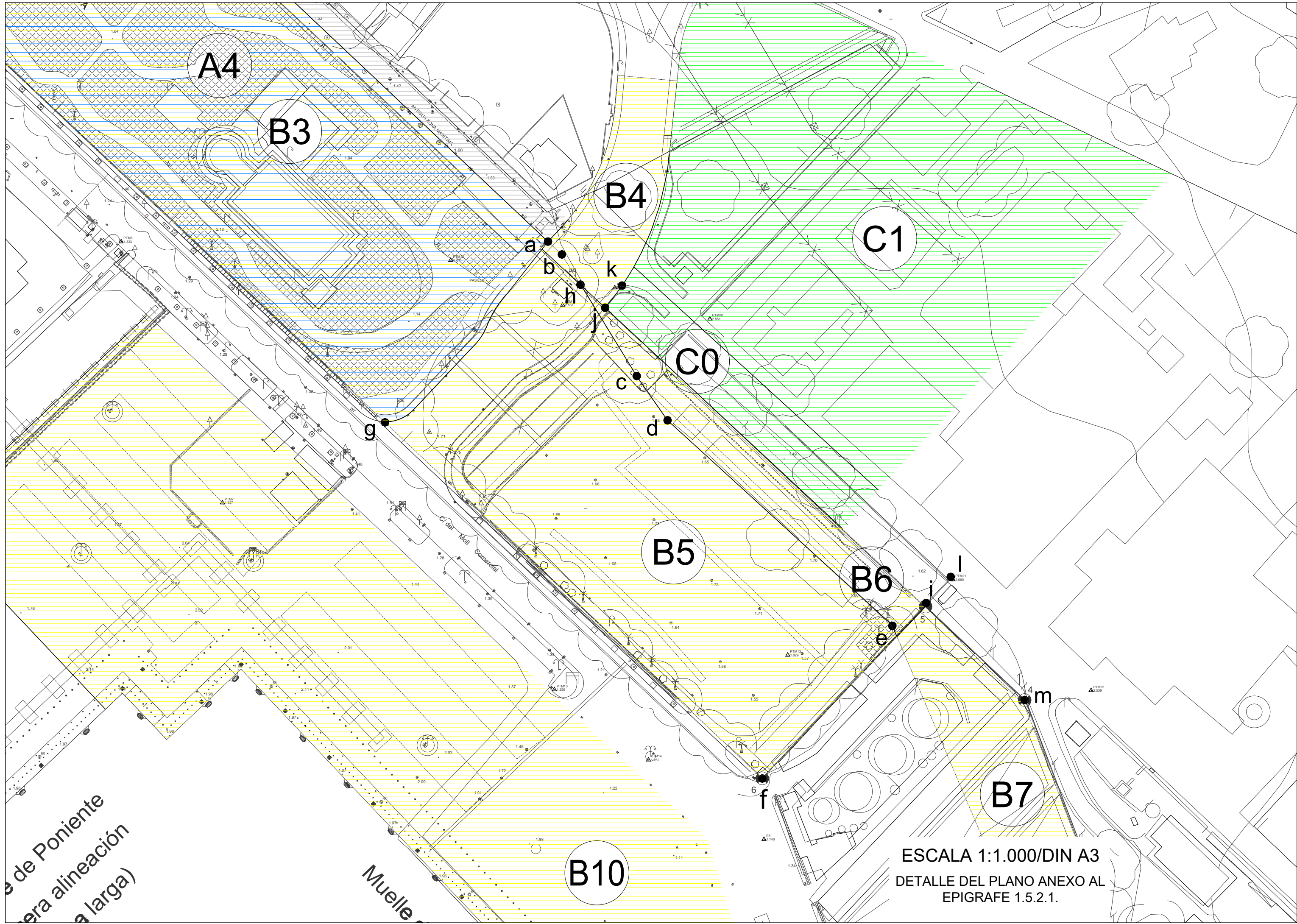
--- NUEVO LIMITE DE LA ZONA DE SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA.



PARCELA SIGLA PLANO	SUPERFICIE (en m ²)
A1	204,51m ² .
A2	5.266,97m ² .
A3	3.556,85m ² .
A4	17.877,58m ² .
B1	4.096,31m ² .
B2	3.701,05m ² .
B3	17.877,58m ² .
B4	1.490,66m ² .
B5	10.266,60m ² .
B6	1.491,40m ² .
B7	2.892,88m ² .
B8	169,26m ² .
B9	6.959,36m ² .
B10	22.720,65m ² .
B11	46.543,24m ² .
B12	3.603,30m ² .
B13	4.064,70m ² .
B14	658,86m ² .
B15	555,32m ² .
B16	3.866,64m ² .
B17	1.933,64m ² .
B18	71.836,32m ² .
B19	709,82m ² .
C0	1.625,77m ² .
C1	14.657,81m ² .
D	2.210,73m ² .

- A.- Parcelas a desafectar solicitadas por el Ayuntamiento. ■
- B.- Parcelas a incorporar/incorporadas "de hecho" a la zona de servicio, que implican/han implicado cambios de titularidad o declaración expresa de afectación. ■
- C.- Espacio a incorporar en tierra, para garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria (reserva). ■
- D.- Vial únicamente pendiente de formalización su entrega (ya producida de hecho) al Ayuntamiento. ■

Detalle del plano anexo



e de Poniente
era alineación
a larga)

Muelle

ESCALA 1:1.000/DIN A3
DETALLE DEL PLANO ANEXO AL
EPIGRAFE 1.5.2.1.

1.6.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-

Conforme al artículo 69 del TRLPEMM, la zona de servicio incluye 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, de conformidad con el artículo 72 del mismo TRLPEMM. Por ello, para definir el límite de estas futuras zonas de servicio se realizarán dos descripciones por separado: la que corresponde a la zona de tierra y la concerniente a la zona de agua.

Se incorporará también al expediente una definición de estas zonas por coordenadas.

1.6.1.- ZONA DE TIERRA

Cabe considerar dos clases de bordes o límites; el correspondiente a la delimitación con las aguas marinas y los que separan la zona de servicio del resto de espacios terrestres adyacentes; la descripción de la delimitación se hará con arreglo a este criterio.

1.6.1.1.- Borde marítimo.-

En sentido de Oeste a Este, y contrario al de las agujas del reloj, el límite del borde marítimo de la zona de tierra queda definido según sigue: se inicia en el punto donde la línea de agua del principio de la playa queda cortada por una línea que, formando 45° con la meridiana en el vértice número 20 del deslinde practicado a instancias del Ayuntamiento de Alcúdia (tramo 2º), aprobado por O.M. de 21 de mayo de 1960 (expediente nº 36 DP); a partir de este punto se sigue hacia el Sur el ribazo que rodea la concesión otorgada a Alcúdiamar, S.A. para zona deportiva por Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de julio de 1988, para seguir por la línea de agua del escollerado de protección de esta concesión, sus cantiles de muelles adosados y de ribera, hasta alcanzar el antiguo varadero del Passeig Marítim donde se sigue la línea del relleno del nuevo embarcadero para proseguir por el Muelle de Ribera de dicho Passeig Marítim y del Muelle Adosado al antiguo Dique de abrigo, incluyendo su regularización ganada al mar, para volver por la línea de agua de la escollera o muelle adosado de dicho dique y alcanzar las ya recrecidas instalaciones del antiguo Polígono de Utilización de Aguas Submarinas con los paramentos de los nuevos pantalanes y martillos de sus morros; se llega así al ribazo del actual acceso a los Muelles Comerciales cuya línea de agua se sigue hasta alcanzar el actual muelle de la Estación Marítima en su paramento NW y los muelles y rellenos futuros de las nuevas instalaciones a adosar en su lado SW cuyo borde se sigue por el nuevo terminal de descarga de butano y muelle adyacente de tráfico mercantil; se prosigue, siguiendo sus tacones, hasta alcanzar el Muelle de Ribera que se define por su cantil hasta la entrega del Muelle Adosado al dique de abrigo exterior cuyo tacón del morro se adopta como límite para, acto seguido, proseguir por la línea de agua de su escollera hasta alcanzar la línea de agua de la nueva escollera de la ampliación del espacio de la concesión, revertida de Gas y Electricidad S.A. por O.M. de 8 de

mayo de 1988, de canales de refrigeración (hoy rellenos para formar explanada) y, proseguir por la línea de agua de la ribera de la zona marítimo-terrestre hasta alcanzar una línea que, partiendo del vértice nº 9 del deslinde y aprobado por O.M. de 7 de marzo de 1964, forma 45° con la meridiana, pasada la zona de la antigua cantera. Debe hacerse observar que este borde marítimo puede experimentar ligera variación, a expensas de las Zonas I y II de las aguas del puerto con motivo de obras o rellenos.

1.6.1.2.- Borde terrestre.-

Arregladamente al detalle que figura en la Hoja nº 4 del Documento nº 2, PLANOS, que grafía la nueva zona de servicio terrestre propuesta en la presente DEUP, modificada a la vista de informes y alegaciones recibidas, a continuación se definen los hitos con sus respectivos vértices de coordenadas UTM, ETRS89, HUSO 31, que vienen grafiados en el plano 4 BIS:

Vertices coordenadas UTM, ETRS89 *			Vertices coordenadas UTM, ETRS89 *		
Hoja Nº 1			Hoja Nº 2		
Vertice	Eje X	Eje Y	Vertice	Eje X	Eje Y
1	511347,3016	4410121,6621	13	511659,1551	4410088,8371
2	511380,8398	4410154,2395	14	511688,1011	4410085,3001
3	511404,6456	4410177,3633	15	511717,5921	4410080,6461
4	511430,0881	4410167,4821	16	511739,0361	4410063,1951
5	511446,3501	4410161,2651	17	511772,6901	4409983,2321
6	511468,7641	4410152,3051	18	511781,5559	4409962,0486
7	511490,9901	4410143,4721	19	511792,2287	4409942,0484
8	511512,2011	4410132,0381	20	511798,0430	4409933,8344
9	511533,5881	4410119,9501	21	511811,2973	4409920,9266
10	511555,0771	4410107,4051	22	511839,1883	4409894,0719
11	511578,5881	4410108,3981	23	511859,9595	4409874,0058
12	511629,8051	4410092,3111	24	511872,1969	4409862,2604
* Nota, coordenadas según medidas de plano.			25	511945,4953	4409835,5517
			26	511985,4630	4409820,9640
			27	511997,7364	4409816,5986
			* Nota, coordenadas según medidas de plano.		

Vertices coordenadas UTM, ETRS89 *		
Hoja N° 3		
Vertice	Eje X	Eje Y
28	511974,7011	4409752,7601
29	512133,7910	4409602,6654
30	512144,4719	4409605,5526
31	512163,1937	4409625,4211
32	512173,2514	4409641,2072
33	512187,6068	4409656,2486
34	512203,9253	4409679,9015
35	512209,8500	4409708,0200
36	512227,9466	4409706,3006
37	512229,0025	4409716,1600
38	512234,4464	4409731,0647
39	512246,8596	4409739,3637
40	512264,5626	4409734,5332
41	512293,7021	4409720,6276
42	512295,5227	4409718,5782
43	512382,1165	4409677,4378
44	512279,4978	4409566,7522
45	512291,8789	4409555,0982
46	512304,2600	4409543,4442
47	512320,2452	4409527,6123
48	512336,2305	4409511,7803
49	512341,7038	4409497,7537
50	512347,1771	4409483,7271
51	512356,2271	4409459,9271
52	512369,0464	4409427,2530
53	512391,1771	4409423,5441
54	512415,3436	4409424,5189
55	512439,5102	4409425,4936
56	512459,9588	4409423,5852
57	512480,4074	4409421,6767
58	512495,6853	4409429,0072
59	512504,3470	4409441,1609
60	512507,8685	4409458,4972
61	512516,6694	4409465,8883
62	512523,7564	4409476,4657
63	512536,5981	4409476,9785
64	512554,5729	4409479,1769
65	512577,6577	4409474,0604
66	512592,6060	4409465,0569
67	512599,4121	4409450,0159
68	512599,7970	4409432,2623
69	512618,9733	4409435,8583
70	512638,1497	4409439,4543
71	512642,3907	4409435,5582
* Nota, coordenadas según medidas de plano.		

1.6.2.- ZONA DE AGUA.-

La zona de agua se subdivide en dos: Zona I y Zona II, tal como previene el punto 2 del TRLPEMM.

1.6.2.1.- Zona I.-

Queda definido en el agua por una línea tangente en el NW a la línea de agua de las escolleras de abrigo de la concesión otorgada a Alcudiamar, y en el SE a las del morro del Dique Exterior de abrigo del puerto comercial; hacia el interior de esta línea, es decir hasta el Norte, las aguas son las comprendidas entre las líneas de cantil de los muelles actuales y futuros, y ribazos y escolleras actuales y futuras tal como ha sido descrita la Zona de Tierra en el borde marítimo que contempla el epígrafe 1.6.1.1. Este borde experimentará las variaciones consecuentes con la expansión de la zona de tierra provocada por los rellenos u obras que se realicen.

Superficie 38,0409 Ha.

1.6.2.2.- Zona II.-

La zona de aguas II viene definida por los bordes de mar abierto y los bordes fronteros a tierra, o a la Zona I.

Superficie 638,7089 Ha.

1.6.2.2.1.- Definición del borde en mar abierto.-

El borde en mar abierto siguiendo un sentido contrario al de las agujas del reloj, viene definido por una línea que es continuación del límite del borde de tierra en la parte Oeste, tal como ha sido definida en el epígrafe 1.7.1.2., y que forma un ángulo de 45° con la meridiana saliendo del vértice número 20 del deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre; esta línea corta hacia el Sur la prolongación de la línea de agua de la explanada de la concesión otorgada a Alcudiamar, en su borde exterior del Sur, en un punto (39° 50,40' N; 03° 7,85' E) a partir del cual se toma como borde en mar abierto hacia el Sur el límite definido por la línea que une el antes mencionado punto con el de coordenadas 39° 50,0' N, 03° 07,72' E; se sigue por el meridiano de 3° 07,72' E hasta alcanzar el paralelo de 39° 48,7' N y se prosigue por este hasta que corta hacia el Este al meridiano de 03° 9,5' E en que se sigue este meridiano hacia el Norte hasta encontrar el paralelo de 39° 49,5' N que se sigue hacia el Oeste hasta encontrar el meridiano 03° 09' E que se sigue hacia al Norte hasta encontrar la línea de agua de la costa.

1.6.2.2.2.- Límite del borde frontero a tierra, o a la Zona I.-

El borde frontero a tierra de la Zona II está constituido por el ribazo de playa que limita la ya descrita en 1.6.1.1 línea formando 45° con la meridiana en el vértice nº 20 del deslinde practicado a instancias del Ayuntamiento de Alcúdia y aprobado por O.M. de 21 de mayo de 1960, y la línea de agua de los escollerados de protección de la citada concesión otorgada a Alcudiamar, y de

las escolleras del Dique exterior y de la explanada recrecida, con su espejo de abrigo, adosada en su arranque y un tramo de línea de agua de la zona marítimo-terrestre en la ribera de la Punta De's Castell hasta alcanzar el meridiano de 03° 9' E. Es adyacente a la Zona I entre los morros del dique de la concesión otorgada a Alcudiamar y del Dique Exterior.

1.7.- USOS PREVISTOS

1.7.1.- DETERMINACIONES GENERALES.-

Las determinaciones generales en cuanto a usos que se incluyen en la presente Propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios contemplan los prevenidos en el epígrafe 1 del artículo 72 del TRLPEMM.

Ahora bien, aún cuando sean cuatro los usos portuarios que contempla dicho artículo, dada la particular configuración del Puerto de Alcúdia y la necesidad de compatibilizar las distintas actividades en una superficie relativamente reducida, se considera necesario o al menos muy conveniente hacer agrupaciones de los mismos, de tal modo que:

- el uso complementario acompaña a todos los demás.

- en la parte central del Puerto, correspondiente a la última ampliación de los Muelles de Poniente hacia el NW, los usos comerciales pueden entremezclarse especialmente con los náutico-deportivos, por así permitirlo tanto la naturaleza de los tráficos como los muelles y superficies en esta zona. Este mismo uso mixto se atribuye al actual muelle de tráfico local (“golondrinas”) en la ribera náutico-deportiva de la dársena NW.

- se incluyen, junto con el náutico-deportivo y complementario, espacios que pueden destinarse –y de hecho ya se destinan- a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad en zonas que, aun pudiendo estar actualmente en desuso para la actividad estrictamente portuaria, no han perdido completa y/o definitivamente su funcionalidad técnica para la misma, concretamente para usos náutico-deportivo y complementario.

En todo caso, debe entenderse que en los puertos de relativamente pequeño tamaño –como sucede en el de Alcúdia- las condiciones y limitaciones físicas pueden exigir que, al menos excepcionalmente, alguna instalación portuaria tenga cabida, en una zona cuyo uso asignado en la DEUP no se corresponda estrictamente con el de esa instalación.

1.7.2.- USOS PORTUARIOS.-

1.7.2.1.- Comercial y complementario.-

Corresponde a la zona esencialmente destinada al habitual tráfico de mercancías, vehículos y pasajeros -tanto de líneas regulares como, en menor medida, de cruceros turísticos, tráfico local y excursiones- con sus correspondientes zonas de operaciones, depósito, almacenamiento, espera (pre-embarques y desembarques), accesos, viales, aparcamientos, paradas de buses y taxis, y zonas de maniobra y estación marítima con o sin pasarelas para embarque y desembarque. Con sus correspondientes actividades complementarias.

1.7.2.2.- Náutico deportivo y complementario.-

Muy mayoritariamente corresponde a embarcaciones de recreo utilizadas para el ocio y no necesariamente deportivas. Incluye las áreas vinculadas a los muelles para estos fines, las edificaciones afectas y complementarias a los servicios propios de estas actividades como son las de bar-cafetería-restaurante, aseos, administración, vigilancia y control, locales para efectos náuticos y comercio relacionado con este tipo de flota y sus usuarios. Incluye tanto las instalaciones construidas y/o gestionadas o gestionables directamente por la A.P.B. como las construidas y/o gestionadas por concesionarios. Su línea de atraque podrá destinarse también a tráfico local (excursiones) exclusivamente de pasaje, y temporalmente a embarcaciones pesqueras en general (en la parte no ocupada por las embarcaciones menores de recreo, que tendrán prioridad).

1.7.2.3.- Pesquero y complementario

Incluye la zona esencialmente destinada a la pesca profesional con sus correspondientes actividades portuarias accesorias como: áreas para operaciones de carga y descarga de las embarcaciones secadero de redes; zona de depósito de cajas, útiles, artes y efectos, almacénillos y locales, cámara frigorífica y sala de control y/o venta (lonja); servicios sanitarios y sociales; aparcamiento de vehículos y eventuales locales para venta de efectos náuticos o actividades comerciales relacionadas. Su línea de atraque podrá destinarse temporalmente a embarcaciones de recreo en la parte no ocupada por los pesqueros, que tendrán prioridad.

1.7.2.4.- Mixto: comercial, náutico-deportivo y complementario.-

Se incluye en el uso complementario cuantos conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresarios con actividades de tipo comercial o industrial vinculadas al Puerto, a aparcamientos generales, a instalaciones de mantenimiento, reparación y/o invernaje de embarcaciones menores o de recreo, a motivos ornamentales, jardines, servicios comerciales, instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento y todos aquellos otros permisibles sin más limitación que la establecida por el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM.

También se incluyen dentro del uso mixto, con la especificidad ya tratada, los usos comercial, náutico-deportivo y pesquero, antes tratados.

Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse temporalmente a embarcaciones de cualquier tipo.

1.7.2.5.- Reserva.-

Espacio de reserva que garantice la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria en el futuro.

No debemos olvidar que constituye un imperativo contemplado en el TRLPEMM, la previsión por la Autoridad Portuaria de espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto.

Esta previsión de espacios de reserva adquiere especial importancia en el caso del Puerto de Alcudia por varios motivos:

1) El exponencial incremento de los tráficos en el Puerto de Alcudia. Destacando la importancia que revisten las conexiones de tráfico de pasajeros (Alcudia- Menorca; Alcudia-Barcelona).

2) Importancia que tiene el Puerto de Alcudia como principal puerto energético al descargarse en él los buques que transportan el carbón con que se alimenta la cercana central térmica de Es Murterar, que produce energía eléctrica para Mallorca y Menorca; también gases licuados, (Repsol), asfaltos (CEPSA), cementos y otros materiales de construcción, y productos siderúrgicos.

3) Otra circunstancia a tenerse en cuenta es el apreciable tráfico de embarcaciones menores de recreo que soporta el Puerto de Alcudia y, ello, no solo por pertenecer a una de las Comunidades Autónomas con mayor número de este tipo de embarcaciones -según los censos generales- sino también porque, dado el atractivo de sus costas y calas, son asiduamente visitadas durante los meses estivales por numerosas embarcaciones procedentes del Continente, tanto españolas como extranjeras.

Todo ello, además, genera un cúmulo de actividades complementarias, incluíbles en el punto 6 del artículo 3 del TRLPEMM aprobado por RDL 2/2011, de 5 de septiembre, que tienen como corolario la necesidad de prever unos determinados espacios en la zona de servicio del puerto, no directamente vinculados al tráfico mercantil o de pasajeros en el sentido estricto.

4) No se puede obviar, por otro lado, las dificultades que desde los puntos de vista técnico-económicos y ambientales (Red Natura-LIC) y tejido urbano entraña el crecimiento del puerto de Alcudia, tanto hacia el lado mar como hacia el interior.

Todas estas cuestiones apuntan a la imperiosa necesidad de mantener una zona de reserva como la propuesta en el Proyecto de DEUP para el Puerto de Alcudia, evitando en el futuro tener que recurrir a costosos e impactantes rellenos ganando terrenos al mar ni expropiaciones con afecciones importantes a particulares. Más aún si se produce la desafectación de la parcela B3 (piscina y pinar colindante). Por ello se ha previsto en la propuesta, incorporar al puerto una parte de los terrenos (parcelas C0 y C1) correspondientes a la antigua central térmica de GESA contemplados en la AIP-V del Plan Territorial de Mallorca, los cuales se incluyen como reserva.

1.7.3.- ESPACIOS QUE PUEDEN DESTINARSE A USOS VINCULADOS A LA INTERACCIÓN PUERTO-CIUDAD

En el plano nº 5 se delimitan, de acuerdo con lo dispuesto en el art.69.1 del TRLPEMM, aquellos espacios que pueden destinarse -y de hecho ya se destinan- a estos usos no estrictamente portuarios, situados en terrenos que no reúnen las características naturales de bienes de dominio público

marítimo-terrestre y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios, han quedado -al menos parcial y/o temporalmente- en desuso para la actividad estrictamente portuaria; sin que pueda considerarse que han perdido completa y/o definitivamente su funcionalidad o idoneidad técnica para la misma, y por tanto sin que se excluya la posibilidad de usos portuarios (náutico-deportivo y complementario) en dichos espacios.

Los usos vinculados a la interacción puerto-ciudad podrán incluir equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias.

1.7.3.1.- Actividades no estrictamente portuarias admisibles.-

En todo caso, con carácter temporal y coyuntural y sin ocupación con instalaciones fijas que no se ajusten al planeamiento, también se admiten - como se viene haciendo ocasional aunque habitualmente- actividades no estrictamente portuarias, como celebración de pruebas y eventos deportivos, culturales, fiestas populares y otros actos sociales tradicionales, en zonas abiertas del Puerto (y por tanto excluyendo los recintos con acceso restringido y controlado), siempre que no se perjudique el desarrollo del puerto ni las operaciones portuarias, y que -al menos durante el periodo de autorización- estén en desuso o no sea previsible su uso portuario. Con las contraprestaciones que en cada caso correspondan.

1.7.4.- APLICACIÓN AL PUERTO.-

Al objeto de garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria, se propone mantener e incorporar dentro de la zona de servicio del puerto una serie de espacios relativamente bien conectados o con buenas posibilidades de conexión con las áreas dedicadas principalmente (aunque no exclusivamente a usos comerciales y complementarios).

En la medida en que la evolución de los tráficos y actividades portuarias los demanden, se irán dedicando a estos (u otros) usos portuarios. Mientras esto no sucede, podrá ser autorizada -con carácter temporal y sin instalaciones fijas- su ocupación y utilización por terceros para otros usos. Ello ya viene haciéndose así en la zona de la piscina con el Ayuntamiento.

En el adjunto cuadro de usos, y en concordancia con el Plano nº 5, se cuantifica la superficie terrestre asignada a cada uno de los usos definidos.

----- NUEVO LÍMITE DE LA ZONA DE
SERVICIO TERRESTRE PROPUESTA.

USO	SUPERFICIE (en m ² .)
COMERCIAL Y COMPLEMENTARIO	125.639,12
RESERVA	16.283,58
NÁUTICO DEPORTIVO Y COMPLEMENTARIO	76.803,84
INTERACCIÓN PUERTO - CIUDAD (*)	20.260,16
TOTAL	97.064,00
PESQUERO Y COMPLEMENTARIO	5.653,42
MIXTO Comercial, náutico deportivo y complementario	17.164,75
TOTAL SUP. (en m².)	261.804,87

(*) INTERACCIÓN PUERTO - CIUDAD (espacios que pueden destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad): en terrenos que no reúnen las características naturales de bienes de dominio público marítimo-terrestre y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios, han quedado -al menos parcial y/o temporalmente- en desuso para la actividad estrictamente portuaria; sin que pueda considerarse que han perdido completa y/o definitivamente su funcionalidad o idoneidad técnica para la misma, y por tanto sin que se excluya la posibilidad de usos portuarios (náutico-deportivo y complementario) en dichos espacios.

SUPERFICIES DE LAS ZONAS I Y II DE LAS AGUAS

Zona I	38,0409 ha
Zona II	638,7089 ha
Total zona de servicio de aguas	676,7498 ha

1.7.5.- ESPACIOS DE ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (Artículo 69.3.2º párrafo del TRLPEMM).-

Se señalan también en el plano nº 5 los espacios que se entienden necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer sus competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro del puerto. Actualmente son:

1.- MINISTERIO DE FOMENTO. - CAPITANÍA MARÍTIMA
(actualmente con 113,00m²).

2.- MINISTERIO DE FOMENTO. - SALVAMENTO MARÍTIMO
(actualmente con 30,00m²).

3.- MINISTERIO DEL INTERIOR. - GUARDIA CIVIL, Planta baja, 1º y 2º (actualmente con 199,73m²).

4.- MINISTERIO DEL INTERIOR. - POLICÍA NACIONAL, Planta 1º (actualmente con 26,98m²).

En el futuro se podrán habilitar espacios para estos y/u otros órganos de las Administraciones públicas con competencias relacionadas directamente con la actividad portuaria en las estaciones marítimas, además de en las zonas donde se requieran para vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que deban desarrollarse necesariamente en el puerto.

1.8.- VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS.-

1.8.1.- VIGENCIA.-

Las determinaciones de la presente DEUP tendrán vigencia indefinida, hasta su modificación o revisión, a partir del día siguiente al de la fecha de la publicación de su aprobación por el Ministerio de Fomento, conforme al artículo 69.6 del TRLPEMM, en el Boletín Oficial del Estado (BOE).

1.8.2.- MODIFICACIÓN.-

En todo caso, las modificaciones de la DEUP se ajustarán a lo previsto en la normativa vigente en cada momento, actualmente artículo 70 del TRLPEMM.

1.9.- DOCUMENTOS DE QUE CONSTA LA PRESENTE PROPUESTA DE DELIMITACIÓN Y USOS PORTUARIOS.-

La presente Propuesta consta de los siguientes documentos:

DOCUMENTO Nº 1.- MEMORIA.

con los siguientes ANEXOS:

Anexo Nº 1.- Copias de los planos correspondientes a las delimitaciones que afectan a la zona de servicio del puerto a las cuales se refiere el epígrafe 1.2.3.3 de la Memoria.

Anexo Nº 2.- Fotografías e información gráfica e histórica.

Anexo Nº 3.- Cuadros estadísticos de la Autoridad Portuaria de Baleares de 2016.

DOCUMENTO Nº 2.- PLANOS.

Plano 1.- Plano de situación

Plano 2.- Delimitación actual de la zona de servicio

Plano 3.- Delimitación propuesta de las aguas del puerto

Plano.4.- Delimitación propuesta de la zona de servicio terrestre

Plano 5.- Propuesta de atribución de usos


Plano.6.- Incorporaciones y desafectaciones

1.10.- CONSIDERACIÓN FINAL.-

La presente Propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios del Puerto de Alcúdia (EM-288.2) ha sido redactada con intervención de las diferentes Unidades de la Autoridad Portuaria de Baleares y con la colaboración de asistencias técnicas puntuales, tomando como base los límites de la zona de servicio vigente y “de hecho”, los estudios anteriores de igual naturaleza actualizados y también el material utilizado para la elaboración de los inconclusos Proyecto de Plan de Utilización de los Espacios Portuarios (EM-288) redactado en 15 de diciembre de 2004 y Proyecto de propuesta de Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (EM-288.1) redactada en enero de 2016.

Palma de Mallorca, a 21 de mayo de 2018

El Director



*Juan Carlos Plaza Plaza.
Ingeniero de Caminos,
Canales y Puertos.*

**El Jefe de Departamento de
Planificación y Sostenibilidad**



*Jorge Nasarre López.
Ingeniero de Caminos
Canales y Puertos.*

**El Jefe de División
de Planificación Física**



*José I. Arroyo Cabeza.
Ingeniero de la Edificación
y Arquitecto Técnico.*