

PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE LA SAVINA (MODIFICACIÓN NO SUSTANCIAL)

1.- MEMORIA

1.1.- INTRODUCCION.-

Los Planes de Utilización de los espacios portuarios son instrumentos prevenidos en el punto 2 del artículo 15 de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre (B.O.E. de 24 de noviembre de 1992), para determinar, entre otros extremos, la zona de servicio del puerto; por disponerlo así el punto 2 del artículo 19 de dicha Ley son de aplicación, en el caso de que no se haya aprobado el Plan Especial del Puerto, que es el instrumento de utilización ordinaria, para la realización de las obras en el dominio público portuario; este plan especial, también prevenido en la legislación urbanística, está contemplado en el artículo 18 de la repetida Ley.

1.1.1.- OBJETO DEL PLAN.-

En el Puerto de La Savina se da la circunstancia de hallarse redactado el Plan Especial sobre el que recayó, con arreglo a la legislación vigente aplicable en su momento, la pertinente aprobación provisional de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares, con fecha 25 de junio de 1.992; ahora bien, las vicisitudes del trámite, derivadas de la aplicación de la legislación autonómica, producen una dilación considerable en la resolución final de este proyecto de instrumento urbanístico, máxime cuando se requiere, en virtud de esta legislación, la tramitación complementaria de un Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, extremo éste que, conforme a la legislación del Estado, y en virtud del punto 2 del artículo 21 de la meritada Ley, sólo sería de aplicación en el caso de modificar substancialmente la configuración y/o los límites exteriores de los puertos. El último documento remitido, antes de la redacción del presente Plan, a la Autoridad Urbanística (Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza y Formentera) lo fue en 1 de julio de 1.994. Con posterioridad a la redacción del Plan y durante la tramitación del expediente fue aprobado definitivamente el Plan Especial del Puerto de La Savina por la Comisión Insular de Urbanismo de Ibiza y Formentera en su sesión de 11 de junio de 1.997.

La carencia de este instrumento, aprobado con posterioridad a la redacción del presente Plan, provocaba perturbaciones en la marcha de los servicios portuarios y en el desarrollo del uso de sus infraestructuras paralizadas por periodos de tiempo que superan con exceso los dos años a que hace referencia la Sentencia del Tribunal Supremo, en apelación nº 8608/90, de 30 de septiembre de 1.992, la cual establece este límite de dos años para la paralización de las posibles obras de utilización de los espacios portuarios derivados de la imposición de condiciones urbanísticas.

Se trata pues, con la redacción del presente Plan, de considerar las infraestructuras existentes en la actualidad, contemplando las nuevas superficies prevenidas para aumentar el espacio terrestre que contiene el Proyecto de Plan Especial en trámite y las de reserva, o los nuevos estudios propios del presente instrumento, con las utilizaciones posibles de estos espacios, teniendo a la vista las determinaciones que el propio Plan Especial contiene, y, en concreto, los usos o utilizaciones de los diversos sectores portuarios, conforme al artículo 3 de la citada Ley 27/92 de 24 de noviembre.

Al propio tiempo, y como quiera que así lo dispone el artículo 15 de la Ley 27/92 de 24 de noviembre, se procede a la práctica de aquellas rectificaciones de hecho de la zona de servicio del Puerto, que no cuentan aún con el correspondiente apoyo expreso en una situación de derecho, requieran o no la práctica de expropiaciones o de intervención de particulares, así como a la inclusión de futuros espacios con génesis de diversa índole.

1.1.2.- DISPOSICIONES APLICADAS.-

La formación y tramitación del Plan de Utilización viene prevenida por los puntos 2, 3 y 4 del artículo 15, punto 2 del artículo 18, punto 3 del artículo 56, punto 2 del artículo 57 y punto 2 y 3 del artículo 63, de la meritada Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

La Secretaria General de Puertos del Estado con fecha 22 de marzo de 1995 cursa una circular 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 tiene en cuenta para la formación del presente. Dicha circular dice así:

"En desarrollo de lo establecido en el artículo 15.2. de la Ley de Puertos sobre el Plan de Utilización de los espacios portuarios, y como criterios que se pueden tener en cuenta en la elaboración de los planes de utilización que se están tramitando en los puertos de interés general de titularidad estatal, se pueden señalar los siguientes:

1.1.- Contenido del Plan de Utilización.-

El artículo 15.2. de la Ley 27/1992, prevé que la delimitación de la zona de servicio se hará a propuesta de la Autoridad Portuaria a través de un Plan de Utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos. Por ello, el Plan de Utilización deberá contener, además de la delimitación de la zona de servicio, los usos previstos para las diferentes zonas en que se divide la misma. Dichos usos pueden clasificarse en las siguientes categorías:

A.- Los usos básicos portuarios a que se destinan las áreas en que se divide la zona de servicio.

B.- Igualmente se especificarán las categorías o usos específicos portuarios en que se desagreguen, con carácter meramente indicativo. La alteración de éstos no implicará modificación del Plan de Utilización, si la nueva categoría o uso específico se incluye en el tipo básico, salvo que así se establezca en el propio Plan de Utilización.

1.2.- Documentación del Plan de Utilización.-

Se considera conveniente que el Plan de Utilización contenga los siguientes documentos:

a) Memoria y estudios complementarios, que abarcarán:

1º.- Antecedentes históricos.

2º.- Análisis del puerto en la actualidad.

3º.- Necesidades futuras y las ampliaciones previsibles.

4º.- Delimitación de la zona de servicio, con atribución de los usos portuarios previstos a cada una de las áreas en que se divide la zona de servicio.

5º.- Análisis pormenorizado de cada área.

6º.- Previsiones de tráfico y capacidad de las instalaciones actuales.

7º.- Estudios necesarios o convenientes para justificar o motivar las ampliaciones o desafectaciones introducidas.

b) Planos a la escala adecuada, que incluirán en todo caso:

1º.- Plano de situación.

2º.- Delimitación de la zona de servicio actual.

3º.- Delimitación de las aguas del puerto actual.

4º.- Planos pormenorizados por áreas de la zona de servicio propuesta.

5º.- Delimitación futura de las aguas del puerto.

6º.- Planos por áreas con la atribución pormenorizada de usos a cada una de las áreas.

7º.- Planos que identifiquen la ubicación de los terrenos de titularidad privada o patrimonial de las Administraciones, en su caso, que se incluyan en la nueva delimitación de la zona de servicio.

1.3.- Efectos del Plan de Utilización.-

Conforme indica el artículo 15.5. de la Ley, una vez aprobada la delimitación de la zona de servicio, el texto integro de la aprobación se publicará en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma. Por ello, el Plan de Utilización producirá inmediatamente efectos una vez publicada su aprobación en el Boletín Oficial.

Se considera oportuno introducir los siguientes criterios:

1.- La utilización de las distintas áreas se efectuará de acuerdo con los usos básicos y categorías establecidas en el Plan de Utilización.

No obstante, la Autoridad Portuaria podrá efectuar en dichas áreas otros usos o actividades no previstas en los tipos básicos, siempre que tengan carácter provisional o se requieran temporalmente para la satisfacción de necesidades de mayor interés público, sin que tales usos puedan exceder en ningún caso del 20% de la superficie del área.

2.- En tanto no se desarrollen los correspondientes proyectos y se proceda a la construcción de instalaciones, la Autoridad Portuaria podrá autorizar usos públicos en los espacios de la zona de servicio que no estén directamente vinculados a la explotación comercial o portuaria, con carácter provisional y siempre que no condicionen o perturben el futuro desarrollo portuario.

3.- La realización por la Autoridad Portuaria de usos diferentes a los establecidos por el Plan de Utilización en las áreas de la zona de servicio, que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquél exigirán su modificación, cuando se den alguno de los siguientes supuestos:

a) La superficie de usos básicos modificados exceda del 50%, en el área de que se trate.

b) La superficie modificada de cualquier uso básico exceda del 20% de la superficie total de dicho uso, en el conjunto de la zona de servicio.

c) Cuando se alcancen los umbrales citados por acumulación de rectificaciones inferiores a los mismos y no se hubiera procedido a una modificación del Plan de Utilización.

1.4.- Vigencia y modificación del Plan de Utilización.-

Se considera conveniente introducir las siguientes determinaciones en la normativa del Plan:

- 1.- *Las determinaciones del Plan de Utilización tendrán vigencia indefinida, hasta su modificación o revisión.*
- 2.- *La Autoridad Portuaria podrá iniciar el procedimiento de modificación del Plan de Utilización cuando lo considere conveniente para el interés general y, en todo caso, cuando se den alguna de las siguientes circunstancias:*
 - a) *Inadecuación del Plan de Utilización para el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria.*
 - b) *Aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones.*
 - c) *Incremento o disminución sustancial del volumen del tráfico de mercancías.*
 - d) *Aplicación de los supuestos recogidos en el núm. 3 del apartado anterior.*
- 3.- *Se considerarán modificaciones puntuales del Plan de Utilización las que no supongan alteración sustancial al esquema de usos, por no incluir variaciones en más de un 50% de la superficie destinada a un uso básico en una de las áreas de la zona de servicio, o un 20% de la superficie total de la zona de servicio.*
- 4.- *Cualquier otra modificación tendrá el carácter de modificación sustancial.*
- 5.- *Las modificaciones puntuales se ajustarán a las mismas reglas y procedimientos previstos para la aprobación de un Plan de Utilización, pero reducirán su contenido a justificar la modificación concreta que planteen a la delimitación y usos afectados.*

Las modificaciones puntuales aprobadas se incorporarán a la documentación del Plan de Utilización, como un Anexo, debiendo quedar referencia suficiente en todas las páginas del Plan de Utilización a que afecte su contenido.
- 6.- *Las modificaciones sustanciales del Plan de Utilización se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para su aprobación.*
- 7.- *La construcción de infraestructuras portuarias que no impliquen modificación de la delimitación de la zona de servicio, o de los usos en las proporciones establecidas en el núm. 3 de este apartado, aunque impliquen el relleno de parte de la zona de aguas del puerto, no supondrán modificación sustancial del Plan de Utilización. Una vez construidas, se les asignará un uso básico y se adjuntarán a la documentación del Plan de Utilización como un Anexo.*
- 8.- *El cambio de uso básico de "reserva" al "comercial" o similar, se realizará mediante la aprobación de los correspondientes proyectos de obras del puerto, de acuerdo con lo previsto en el núm. 1 del art. 21 de la Ley 27/1992. Dicha aprobación no exigirá la modificación del Plan de Utilización, debiendo incorporarse a éste, como Anexo, el proyecto debidamente aprobado".*

Por otra parte la Dirección Técnica de Puertos del Estado recomienda que la documentación se ordene con arreglo al siguiente índice:

1.- MEMORIA.-

1.1.- Introducción

1.2.- Antecedentes

1.3.- Análisis del puerto en la actualidad

1.4.- Previsiones de tráfico y capacidad de las instalaciones actuales

1.5.- Necesidades futuras y ampliaciones previsibles.

- 1.6.- Delimitación de la zona de servicio.*
- 1.7.- Usos previstos.*
- 1.8.- Incorporaciones y desafectaciones y su justificación.*
- 1.9.- Vigencia y modificación del Plan de Utilización.*

Anejos.

2.- PLANOS.-

- 2.1.- Plano de situación.*
- 2.2.- Delimitación actual de las aguas del puerto.*
- 2.3.- Delimitación de la zona de servicio terrestre actual.*
- 2.4.- Delimitación futura de las aguas del puerto.*
- 2.5.- Delimitación de la nueva zona de servicio terrestre.*
- 2.6.- Atribución de usos.*

Por ello se ha seguido este índice si bien se recogen, tanto en la Memoria como en los Planos todos los puntos y extremos a que hace referencia la expresada Circular de la Secretaría General.

1.1.3.- JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS.-

No resulta ocioso reproducir en el presente instrumento las justificaciones que contiene la Memoria del Proyecto de Plan Especial, actualmente en curso de tramitación para justificar 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 los Epígrafes 1.3, 1.4 y 1.5 con datos debidamente puestos al día.

Obviamente no se corresponden totalmente los usos del presente Plan de Utilización, con los que, con carácter definitivo y para el término del plazo prevenido de ocho años al hacerse el estudio del Plan Especial, contiene aquel instrumento urbanístico, por cuanto hoy día no se cuenta con las nuevas infraestructuras o espacios de zona portuaria de nueva creación, contemplados en espacios de reserva. Los espacios de tierra anexa a la nueva dársena, eliminadas en la última propuesta del Plan Especial, como consecuencia del trámite, se recogen aquí como espacios de reserva.

A título puramente informativo se recogen en el Epígrafe 1.5.3. los cuadros de descripción de usos que tiene el Proyecto de Plan Especial y los que, siguiendo una zonificación similar en lo común (ya que procede recoger como de reserva los espacios de nueva creación prevenidos en el Plan Especial) se aplican en el Plan de Utilización.

Asimismo, como quiera que ha pasado un dilatado espacio de tiempo desde la redacción del Proyecto de Plan Especial, y existen utilizaciones más perfiladas, especialmente en lo referente a las últimas infraestructuras creadas, se recogen en el Epígrafe 1.8. las utilizaciones que se pretende dar en un futuro inmediato, o se dan ya, en estas nuevas infraestructuras, amén de aquellas superestructuras a situar en los correspondientes ámbitos, precisas también en un futuro inmediato y acordes con las utilizaciones antes mencionadas.

En aquellos casos en que se produce un cambio de utilización con motivo de nuevas infraestructuras significativas, aún no iniciadas, se recoge la utilización actual sin perjuicio de que, como se ha indicado, la aprobación del Plan Especial pueda provocar la habilitación de los nuevos espacios de la zona de servicio del puerto o bien de las nuevas instalaciones que permitan el paso ulterior de las actuales infraestructuras a los usos finales prevenidos.

1.1.4.- JUSTIFICACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-

Conforme señala el punto 2 del artículo 15 de la ya citada Ley 27/92, de 24 de noviembre, la delimitación de la zona de servicio, se realiza precisamente a través del presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios 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 de tráfico mercantil, tanto de mercancías como de pasajeros, la justificación aparece ya detallada "in extenso" en la Memoria del Plan Especial; en dicho Proyecto de Instrumento Urbanístico se aplica el conocido "método empírico" para la justificación de los terminales a través de las clásicas Fase I que estudia la eventual presentación de cuellos de botella derivados de la línea de atraque y métodos operativos; de la Fase II que tiene en cuenta la gran proporción de buques transbordadores, y la Fase IV que contempla las necesidades de espacio para el depósito de mercancías, y preparación de la operación portuaria amén de las clásicas operaciones de recepción y entrega. Este mismo método se aplica ahora con datos más actuales y con la incorporación de la Fase III -no considerada en los estudios del Proyecto de Plan Especial- para analizar la saturación de los viales.

Pero el Puerto, que es de interés general en virtud de lo prevenido en el Anexo de la meritada ley 27/92, tiene otro tipo de tráfico, cuales son los que se contemplan expresamente en el punto 6 del artículo 3 de la Ley. 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 equipamientos culturales o recreativos. 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, amén de la satisfacción de las necesidades pesqueras, han sido tenidas en cuenta para la previsión de los espacios necesarios a incluir en la zona de servicio del puerto.

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. Todo ello con independencia de que se pueda estudiar o prevenir un sistema de Convenio con los Ayuntamientos o de Gestión Indirecta a través de contratos de gestión de servicios para la regulación de los tráfico y los aparcamientos.

En cuanto a aquellos espacios meramente sobrantes sin posible utilización para servicios portuarios directos o complementarios indirectos que puedan prestarse desde inmuebles fronteros a la zona portuaria, se prevé su declaración de sobrantes procedentes del dominio público portuario, su entrega al Ministerio de Hacienda y ello sin perjuicio de que se

pueda, en ramo documental independiente a tramitar por el Ministerio de Economía y Hacienda, proceder a su entrega a los Ayuntamientos para espacios libres o jardines, o completar viales. La justificación de estos espacios resulta de la comparación del límite propuesto para la nueva Zona de Servicio del Puerto y el actual límite de la zona de servicio, coincidente o no con el primitivo deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre. En el Epígrafe 1.2. de la presente Memoria se recogen los correspondientes deslindes y sus aprobaciones.

En dicho Epígrafe 1.2. se recogen, asimismo, los deslindes provisionales que ha practicado la Demarcación de Costas de Baleares a través de los cuales se pone de manifiesto que el espacio portuario necesario para los servicios prevenidos se halla en dominio público salvo las excepciones que puedan reseñarse expresamente.

1.2.- ANTECEDENTES

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

1.2.1.1.- Antecedentes históricos.-

Aunque con gestación muy tardía el Puerto de La Savina no se separa acusadamente 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 Población no fue objeto de especial consideración hasta bien entrado el siglo XX pues Puerto y Población (diseminada) constituían elementos separados, sin que en el puerto hubiera ningún motivo especial, derivado de su modesto tráfico mercantil, para establecer normas o condiciones que implicaran un régimen especial desde el punto de vista urbanístico.

Los espacios portuarios siempre fueron totalmente abiertos, su régimen -en cuanto a la construcción y conservación de las infraestructuras- seguía un modelo latino, en que estas estaban encomendadas a corporaciones o entidades más bien vinculadas al equivalente al Gobierno Central, -con escasa intervención de los gobiernos propiamente municipales- adoptándose las principales decisiones, por lo que concernía a la realización de nuevas infraestructuras, por el M.O.P. y, en lo referente a las normas de uso o explotación, por aquellas entidades que últimamente tuvieron a su cargo la administración, vigilancia o control del negocio marítimo sea en forma de Comisión Administrativa, C.A.G.P. o Junta de los Puertos de Baleares.

Dada la relativa modestia de las instalaciones existentes y necesarias a la sazón, y este sistema de construcción y gestión, era impensable la producción de ningún tipo de conflicto entre el Municipio y el Puerto, que, en cierto modo, vivían sus respectivas vidas aunque con preocupación del primero por el segundo. A ello contribuía, a no dudar, el ser el puerto el único punto de contacto de la Isla de Formentera con el exterior. El puerto se constituía como algo independiente pero vital para el municipio que siempre alentó sus ampliaciones con un signo de actuación totalmente distinto al de otros puertos.

Los proyectistas limitaban al principio su atención sólo a las obras y poca previsión se hacía en relación con las diversas construcciones ajenas a ellas y a su relación con la incipiente población; la ausencia de norma y de un verdadero plan daba lugar a cierta anarquía, incluso funcional, por lo que no faltaron algunos establecimientos iniciales más o menos ajenos al quehacer portuario y, contruidos en ausencia de deslinde del dominio público, situación a la que no se pone remedio hasta 1965 en que, tras los deslindes del antiguo limite de la Z.M.T. se aprueba la zona de servicio.

Las organizaciones derivadas de la formación de los incipientes Servicios de Obras Públicas, a partir de 1851, y, en especial, las grandes Leyes de Obras Públicas, la General de 1877, y, en especial, la de Puertos de 1880, no bastan para abordar una seria ordenación de la modesta zona portuaria y una relativa planificación de las obras, aunque ello se introdujera 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 única actuación digna de mención es el traslado a principios del presente siglo XX, por manos de particulares, del modestísimo puerto tradicional -dentro del "Estany del Peix"- Al exterior, tras el Islote de La Savina con un exiguo dique de unión y un modestísimo dique de abrigo de escollera; todo ello como consecuencia de la enajenación del Estanque del Peix que tantos incidentes habría de ocasionar después y que duran hasta estos días.

La creación por Real Decreto de 22 de Julio de 1928 de la Comisión Administrativa de Ibiza, -en la que se incluyó La Savina- tuvo escasa incidencia en la relación Puerto-Municipio aún cuando, por la formación de los respectivos órganos colegiados -con intervención directa del Ayuntamiento- cabría haber esperado mejores frutos en este sentido; su quehacer principal consistía en formar la infraestructura del puerto -prácticamente inexistente- , es decir, la realización de obras, no se tuvo una conciencia clara de los importantes aspectos tanto de su correcta gestión como de la relación del Puerto con la Isla.

La nueva legislación del siglo XIX estableció 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 está empedrado de clasificaciones que, al principio, engrosan cada vez mas 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 expuestos 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 mas. 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 La Savina no aparece propiamente declarado de interés general hasta la R.O. de 24 de febrero de 1928.

1.2.1.2.- 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 y de estiba-desestiba 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, incluso aunque tardío el de Isla de Formentera; igual actitud, en relación con esta zona de servicio, adopta la Comisión Administrativa de Ibiza -que incluye La Savina- y pasado este primer momento, la propia CAPE ó CAGP en que se integra el puerto después, hasta 1965.

La tardía atención prestada a este punto -unida a la, aún mas 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 en La Savina no se llega a disponer de verdaderos instrumentos de delimitación de la zona portuaria tramitados íntegramente, hasta 1965 según se ha dicho, 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 va realizando la Administración Portuaria -sea en forma de viales litorales, sea en forma de muelles, incluso diques de abrigo- que al principio, 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.

En La Savina esta carencia de armonización se supera no mucho más tarde, buena parte de las soluciones adoptadas llegan con oportunidad y se evitan así ciertas situaciones potencialmente conflictivas, sea por carencia de infraestructura, sea por discordancia de uso, habiéndose aplicado soluciones técnicas y administrativas que, acaso, no sean las óptimas, pero sí suficientes. Así es el Grupo de Puertos que construye en el incipiente caserío en los años 60 el Muelle de Ribera que hoy es la espina dorsal de La Savina y promueve, y la Comisión Provincial de Urbanismo aprueba, la ordenanza con el porticado general que acompaña al muelle con los edificios fronteros.

La precisa determinación de la zona de servicio del puerto es pues oportuna y ya se incluye, con un concepto más amplio e integral, no solo los espacios necesarios para la operación portuaria estricta sino también aquellos que pueden ser dedicados a actividades complementarias.

Esta variada previsión de utilización de la zona de servicio del puerto se realizó en una época en que la aplicación de la legislación urbanística (la Ley del Suelo de 1956) era incipiente por lo que falló, en general, tanto por parte del Puerto como del Municipio, el nexo que obviamente hubiera de existir entre la planificación de usos portuarios, y de sus instalaciones, con las determinaciones de índole urbanística; esta carencia o falta continuó con la Ley del Suelo de 1976; y hasta la década de los 80 con las Normas Subsidiarias.

1.2.1.3.- El Decreto de 11 de diciembre de 1.942.-

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 tráfico. Esta disposición, o mas bien su ejecución, fue objeto de agrias y veladas críticas en

Palma, único puerto balear donde se aplicó. En las prácticamente ausentes instalaciones de La Savina ni se pensó en su aplicación. Hoy sigue toda la zona sin restricciones de acceso pero se perfila necesario un próximo control para vehículos en los muelles comerciales.

1.2.1.4.- Ausencia de tensión en la relación.-

Es a partir de los años 50 cuando aparece ya en algunos puertos una cierta tensión en la relación Puerto-Ciudad, acaso originada, en parte, por las nuevas disposiciones legales de tipo urbanístico que ya se plasman en las Leyes del Suelo de 1956, de 1976, 1990 y 1992 donde se contemplan instrumentos que involucran directamente a las planificaciones en obras portuarias, antes sólo expresamente contempladas en la legislación de Obras Públicas. En La Savina, sin embargo, nunca se produjo esta tensión conjugándose perfectamente la acción del puerto con la del municipio.

Relación íntima del puerto con la población en el Puerto de La Savina de Formentera donde se planificó conjuntamente el Muelle de Ribera del Passeig de la Marina con la zona apartada de los inmuebles fronteros, parte en dominio público y parte en propiedad privada.

1.2.1.5.- 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 pasado 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. 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 Puerto y Ayuntamiento 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, el Plan General de Ordenación Urbana o las Normas Subsidiarias. Pero esta diferencia no es apreciable 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.

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 como quedan involucrados los puertos; nacen así, no sin un periodo de discusión -aunque no en La Savina-, 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.

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

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

Es un fenómeno bien conocido el de que en ciertas poblaciones el desarrollo urbano se ha venido basando en buena parte en los esquemas viarios generales, construyéndose 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 La Savina, como puerto modesto que es, no escapa a esta regla pues la carretera y los modestos muelles de ribera ni vieron de hecho como un vial o una calle donde, por el lado de mar, se encuentran instalaciones portuarias, dársenas, varaderos o muelles de ribera, y, por el lado de tierra, se hallan las diversas parcelas de propiedad privada, colindantes con la zona marítimo-terrestre y luego con el dominio público portuario 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 antecedentes expuestos: escasa intervención de los municipios en la formación de los primitivos núcleos y tradición de aprovechamiento de los viales generales para construir, 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 en un puerto modesto como La Savina fuera inimaginable tanto para el Puerto como para el Ayuntamiento cuando se inició la gestación de estos muelles-calle en la década de los 60 acaso, tanto los técnicos de planificación como los recursos económicos no la propiciaban. Lo cierto es que por el Puerto no sobre admitió la apertura de huecos y de accesos a los muelles -evidentemente abiertos- asumiendo, sin reconocerlo, una servidumbre de paso y de acceso, sino que se reguló con una ordenanza que cautelarmente estableció un porche peatonal intermedio. El Puerto, pues, con su desarrollo litoral, no evita "malgré lui" un futuro problema 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.

En el núcleo originario del puerto resulta así un espacio con un vial de más o menos amplitud y complejidad, pero con no menos de dos carriles y una calzada, en el que coexisten 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 carga y descarga o bien 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 o Paseo, al igual que el resto del caserío, a la que dan las fachadas de las diferentes casas de propiedad privada y cuyos usos, en general, no son ya plenamente afines con la actividad portuaria sino más bien propios de cualquier calle de la 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 produce un tráfico general que genera parajes de la Isla alejados del muelle, del propio caserío, lo que comporta una importante circulación de vehículos en parte ajenos 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 hoy físicamente posible- separar el tráfico portuario con su propio vial del resto de los usos, a saber el vial general y el uso urbano solución que, además, sería mal recibida. 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, 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, porche público por medio.

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

La masiva afluencia turística a la zona portuaria, el atractivo que siempre éstas ha tenido, y el haberse puesto de moda como parajes de actividades lúdicas o recreacionales, ha

complicado aún más la situación pues agotadas las posibilidades de espacio se ha incluido el porche público para disponer terrazas.

1.2.1.7.- Los instrumentos de Planificación: la Ley del Suelo de 1976, de 1990 y su refundición de 1992.-

Ya se ha expuesto la incidencia que tuvo la promulgación de la legislación urbanística sobre las planificaciones de las infraestructuras portuarias y de las obras públicas en general; por ello la nueva Ley del Suelo de 1976, aplicadas en las Normas Subsidiarias de Formentera, al acentuar la intervención de las autoridades urbanísticas en la planificación de las infraestructuras de obras públicas, señala ya de un modo paladino la obligatoriedad de que estas se sujeten -con independencia del Ministerio al que se encuentren afectas- a los instrumentos de planificación de carácter general.

Este planteamiento legal a favor de las autoridades urbanísticas se produce, sin embargo, sin resolver el problema de fondo de la relación, e ignorando que determinadas infraestructuras, por corresponder más bien a la Ordenación del Territorio, que al Urbanismo, son de difícil encaje con la legislación sectorial también vigente. La realidad es que si la Ley de 1956 había dado escasos frutos en lo referente a la sujeción de la planificación portuaria a los instrumentos de la Ley del Suelo, tampoco propicia, con mayor razón, la Ley de 1976, la de 1990 y la refundición del 1992, la producción de actuaciones integradas, sin que contribuyeran a un mayor éxito las disposiciones de rango inferior promulgadas en el seno del Ministerio de Obras Públicas para propiciar la formación de planes especiales de puertos; la realidad es que el municipio planificó unilateralmente las infraestructuras portuarias, con un práctico divorcio, de hecho, de la C.A.G.P. si bien ello, dada la modestia de los tráficos y los "adelantos" en las actuaciones del puerto, no fue perturbador.

Hoy el Plan Especial del Puerto se halla tramitado y pendiente de la aprobación de la Autoridad Urbanística sin que haya surgido ninguna dificultad digna de mención.

1.2.1.8.- Diferentes filosofías sobre el contenido de los Planes de Puerto.-

Muchas de las discrepancias o de los conflictos producidos con ocasión de la planificación del puerto, proceden de la diferente filosofía con que se contempla el ámbito portuario según el punto de vista sea del equipo de las autoridades urbanísticas o del portuario; esta filosofía ha ido evolucionando a lo largo del tiempo, como ha sido ya apuntado al principio, y la finalmente resultante, por el lado portuario, puede identificarse hoy con la contemplada por el artículo 3º de la reciente Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Al principio se consideraba el puerto como un mero espacio para el desarrollo de la operación portuaria completa pero ignorando otros posibles usos que iba a ir demandando la sociedad; así, a esta primordial función del tráfico mercantil, se unió ya, de hecho, desde el primer momento, la consideración de las embarcaciones de pesca y de algunas industrias íntimamente vinculadas al puerto como eran los talleres de carpintería de ribera, no sólo para el mantenimiento y conservación de los barcos y embarcaciones, sino también para su construcción; no tardan en considerarse como actividad portuaria la de las flotas de recreo,

que exigen ya establecimientos donde prestar unos servicios básicos, no sólo de carácter náutico, sino también social; ya más tarde se considera propio del ámbito portuario o del inmediato el establecimiento de determinadas industrias de distribución o prestación de servicios en las cuales la ubicación en el puerto permite un abaratamiento del producto. A este abanico cada vez más amplio de actividades, se suma la aceptación como de lógica disposición en la zona portuaria, de aquellos servicios con exigencia de ocupación de volumen, complementarios de los tráficos; en un principio se establecen sólo tinglados y almacenes, para seguir locales, despachos, cámaras frigoríficas y lonjas del pescado, instalaciones para mantenimiento y conservación de embarcaciones, talleres, edificios sociales para entidades de deporte náutico o de simple recreo, estaciones marítimas, amplios espacios para depósitos y aparcamientos de vehículos, tanto del propio tráfico portuario como de turistas, visitantes y usuarios en general del puerto, formándose así un conjunto de múltiples usos que se considera lógico contemplar en el espacio portuario.

Esta es la filosofía que se recoge del artículo 3º de la citada Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante donde se prevé todo este tipo de usos en el propio ámbito de los puertos de interés general.

Ya no se considera raro el establecimiento de discretos espacios ajardinados o dedicados a los visitantes o transeúntes, como parte de la utilización del ámbito portuario, pero sin que se le dé a estos espacios la consideración legal de "zonas o espacios verdes" que la legislación urbanística contempla; se trata de zonas, en un momento determinado desempeñando esta función, pero que, a tenor de las necesidades futuras de los tráficos portuarios, pueden variar y pasar a tener otro fin o destino, sin precisar los complicados trámites de un cambio de esta naturaleza en los instrumentos urbanísticos.

La planificación de procedencia portuaria aplicó esta filosofía y consideró obligado incluir en las soluciones de planificación adoptadas, tanto las infraestructuras dedicadas al futuro tráfico mercantil de mercancía general, graneles líquidos y sólidos, tráfico de cruceros turísticos, de pasajeros, de pesca, de recreo, instalaciones de distribución de mercancías, y de mantenimiento y conservación de barcos y embarcaciones, como la dedicación de los espejos de agua, en función de su ubicación y calado, a las diferentes flotas de los tráficos antes reseñados; todo ello coordinado con los correspondientes viales que relacionan los ámbitos del puerto con la población adyacente o, cuando menos, con los viales generales de relación con el hinterland.

La otra filosofía, propia del punto de vista de la Autoridad Urbanística consiste en considerar al puerto como ámbito de actividades también diversas pero primando esencialmente las lúdicas, y asignando no despreciables parcelas a suplir carencias municipales como puedan ser "espacios libres" en términos urbanísticos o aparcamientos, privando el aspecto social, puramente turístico o paisajístico sobre el industrial que indudablemente tiene un puerto; y en reserva tanto los espacios de tierra como de agua próximos a la población a aquellos usos compatibles con este punto de vista, que, en general, y aún con restricciones, se reducen a actividades de tipo náutico de embarcaciones de recreo en ámbitos restringidos. Los espacios dedicados a los tráficos comerciales y los de posible asignación a las actividades de mantenimiento o reparación de embarcaciones (que, en todo caso, han de reducirse al mínimo) en general son estimados de un modo muy subjetivo, y sin valorar los criterios de dimensionamiento procedentes de los métodos de planificación portuaria habitualmente utilizados.

Obsérvese la gran discrepancia de puntos de vista entre ambas filosofías y que la segunda supone una ruptura total de la línea tradicional, pues el puerto acaso creó el caserío y le dio mucha de su vida con las actividades de tipo comercial, producidas con motivo del tráfico de mercancías y pasajeros.

Tal es el caso de La Savina en que la Autoridad Portuaria previó un nuevo dique de abrigo en el Islote de La Savina que ha merecido, a través de la Autoridad Urbanística, opiniones de ser innecesario y medio ambientalmente no justificado, renunciando pues la Autoridad Portuaria a su planificación ahora.

La consideración del puerto solo como paisaje, por parte de ciertos sectores, y la de ámbito con desarrollo de actividades para el aprovechamiento de sus condiciones físico-naturales, por parte portuaria, sea acaso la mayor divergencia producida entre las diferentes filosofías sobre el contenido de los planes.

1.2.1.9.- Una fórmula para resolver la relación Puerto-Ciudad: la Ley 27/1992.-

Al procederse a la redacción de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se tuvieron presentes las grandes dificultades que la experiencia había puesto de manifiesto en la aplicación de la legislación urbanística, en especial la Ley del Suelo de 1976 y la remisión que ésta hacía de la planificación portuaria a los instrumentos denominados "Planes Especiales" dentro de los "Generales". No era infrecuente que las planificaciones municipales entraran en colisión con los Puertos al establecer determinaciones de imposible o difícil aceptación por parte de los organismos portuarios.

Se dedica todo el artículo 18 de la Ley y parte del 19 a la problemática ocasionada por esta falta de coordinación y hoy queda meridianamente clara la necesidad, tanto por parte municipal como portuaria, de consensuar una solución sin poderse aprobar instrumentos de carácter urbanístico de una u otra procedencia, y de mayor o menor rango, sin que las partes implicadas los hayan aceptado, o, al menos, hayan consensuado los puntos de desacuerdo en lo concerniente al ámbito portuario.

La redacción del Plan Especial se encomienda a la Autoridad Portuaria, pero su tramitación y aprobación definitiva difiere según los casos. La Ley prevé en el Plan Especial un período de consultas en caso de discrepancias e, incluso, un resolución última del Consejo de Ministros si no se culminara satisfactoriamente este proceso consensual.

Se continúa manteniendo la figura del "Plan Especial" previsto en la legislación urbanística como el instrumento idóneo para llevar a término la planificación portuaria pero, como novedad, se introduce otra figura: el "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios" que puede surtir efectos similares mientras no se disponga del plan especial, y cuya aprobación corresponde al Ministro, con informe preceptivo de las administraciones urbanísticas.

1.2.2.- EVOLUCION HISTORICA DEL PUERTO.-

Según se ha visto en el Epígrafe 1.2.1. la situación administrativa del puerto ha sufrido importantes variaciones a lo largo de la Historia; como éstas se traducen, en cierto modo, en la evolución física se distinguirán dos grandes épocas, a saber: la anterior a la

implantación de los Servicios de Obras Públicas y la que sigue al hacerse cargo estos Servicios del puerto como consecuencia de la distribución de cometidos en la antigua organización de Obras Públicas.

1.2.2.1.- Antes de la implantación de los servicios de Obras Públicas.-

Puede conjeturarse, sin gran riesgo de equivocarse, que la Isla de Formentera dispuso ya de un punto de conexión con el exterior en la remota época talayótica pues los importantes restos que se ofrecen en la isla de esta época -del que es paradigmático el sepulcro megalítico de Ca Na Costa- ponen de manifiesto un importante poblamiento en esta época prehistórica; también es conocida la existencia de la antigua industria de producción de sal en el Estanque Pudent y su exportación como de comercio de las naves romanas; todo ello induce a pensar que el paraje de La Savina -que aunque se titula "Cala", gozaba de un cierto abrigo de los temporales, no por la concavidad de la costa de la Isla de Formentera sino por la existencia de un antiguo islote a cuyo redoso se producía una zona de aguas semiabrigadas de unos 4 m. de calado constituyó ya un puerto mercantil en la lejana Edad Antigua.

Ahora bien, para las mas elementales necesidades de comunicación humana, y para la pesca, no se utilizó este fondeadero sino el paraje conocido por "Estany del Peix", laguna que se comunica con el mar a través de una estrecha boca de escasísimo calado, pues no puede contarse con más de 80 cm. a través de restingas y escollos que festonean este paso marítimo.

De todos modos ambos parajes se encuentran contiguos, por lo que puede decirse con toda propiedad que La Savina, sea en su litoral del Estany del Peix, sea en el antiguo fondeadero a redoso del islote de La Savina, ha venido siendo, histórica y, tradicionalmente, el más importante puerto de la Isla de Formentera si bien las obras en el realizadas fueron, en su caso, modestísimas y limitadas a la función de cargadero de sal de las lanchas o barcas que, por medio de barqueo, llevaban la mercancía a las naves fondeadas.

La laguna, o semilaguna, del Estany del Peix perteneció históricamente a la Mitra y por ello quedó afectada por las leyes desamortizadoras de Mendizabal de 1835; ahora bien esta acción fue realizada muy tardíamente debiéndose aguardar al año 1898 para que el Estado enajenara, mediante pública subasta dicha laguna -en una operación que las modernas acciones judiciales han demostrado de dudosa legalidad- obligando al mejor postor a que antes de incautarse de la laguna proporcionara abrigo para las embarcaciones menores surtas en ella, mediante la construcción de dos diques de escollera: uno tenía por objeto unir el islote de La Savina con la Isla de Formentera y proporcionar así, al cerrar el freo, un abrigo de los temporales del tercer y cuarto cuadrantes y, otro, tenía que salir de este islote de La Savina desde la punta Este y, sensiblemente paralelo al litoral formenterense; el primer dique tenía una longitud de unos 120 m. y el segundo tan solo de unos 50 m. La zona que se abrigaba, aunque precariamente, con éstas dos modestas obras, tenía una superficie de 3,5 Ha. El mejor postor en la subasta antes indicada debía también entregar al Estado una cantidad en metálico que superaba las 24.000,- pesetas.

Efectuada la subasta se produce la venta ante el notario D. Joaquín Pujol, y se construyen las modestas obras antes reseñadas, por la empresa adjudicataria que era la de las salinas y pesquerías del peix. Las obras se efectuaron por administración y mediante destajos parciales entregándose, una vez terminadas, al Comandante de Marina de Ibiza y al Alcalde de Formentera en el año 1.901 suscribiendo la pertinente acta de entrega.

Nace así de modo muy peculiar, y muy posteriormente al R.D. de 12 de diciembre de 1.851, el actual puerto de La Savina, que, según se observa, no se entrega al Estado sino al Ayuntamiento y con una situación que permanecería hasta el año 1.928 en que el Estado se hace formalmente cargo de él.

En el año 1.911 se pretende, a través de un proyecto de ley, declarar al puerto de "interés general de segundo orden", pero esta iniciativa no prospera; es motivo, sin embargo, del estudio por Bernardo Calvet y Girona de un nuevo dique de abrigo de unos 300 m. de longitud, sensiblemente paralelo al anterior de 50 m. de longitud aunque curvo, que salía de la punta exterior (cerca de la actual baliza) del islote de La Savina, para conseguir un aumento de superficie de agua abrigada de unas 10 Ha. La idea de la construcción de este dique, que ha surgido con posterioridad, no ha tenido hasta la fecha ningún intento serio de realización.

Aunque entregadas las obras al Ayuntamiento la acción conservadora es muy débil por lo que los diques de escollera del modesto puerto mercantil conseguido se van deteriorando a lo largo del tiempo de tal suerte que al promulgarse el R.D. Ley de 24 de febrero de 1.928 en virtud del cual el puerto pasa a ser declarado de interés general, las obras se encuentran seriamente averiadas, habiendo prácticamente desaparecido el dique de abrigo del islote de La Savina y quedando reducido el dique de cierre del islote a la mitad en el arranque de Punta Savina, con un boquete abierto que permitía a la marejada batir totalmente el fondeadero y convertir en peligrosa la estancia de buques de algún calado en el paraje. Las embarcaciones menores, de muy escaso calado, seguían utilizando, a pesar de la venta del Estany del Peix, el antiguo espejo de agua de dicha laguna.

1.2.2.2.- Después de la implantación de los servicios de Obras Públicas en el puerto.-

Declarado el puerto de interés general por el R.D. de 24 de febrero de 1.928 no tarda en producirse la acción de la Jefatura de Obras Públicas de Baleares que ya en 20 de diciembre de 1.928 produce un proyecto de puerto, redactado por Alvaro Piernas y de Tineo. Este Proyecto recoge dos soluciones: una con un dique de abrigo saliendo del islote de La Savina y otra con una nueva entrada en el Estany del Peix; común a ambas soluciones son importantes dragados.

La primera solución es idéntica a la que ya se propuso en el anteproyecto de 1.911 redactado por Bernardo Calvet y Girona, pero suplementada con unos dragados que permitieran disponer de 4 m. de calado en el fondo de la nueva dársena así como en la primitivamente abrigada por el primer dique de abrigo.

La segunda solución, muy original, consistía en abrir una nueva entrada del Estany del Peix soslayando las restingas partiendo del puerto exterior existente, dragando en las aparentes dunas -que a la sazón existían frente al islote de La Savina- un canal de 50 m. de amplitud y 4 m. de calado; también se producían importantes dragados dentro del propio Estany del Peix, para alcanzar la sonda de los 4 m.

Tras diversas vicisitudes y reformas se aprueba en el año 1.932 la primera solución propuesta; no se lleva, sin embargo, a efecto por impedirlo, a no dudar, su elevado presupuesto y las diversas incidencias de carácter político económico que tuvieron lugar a lo largo de los años 30. Ello no impide que se produzcan constantes intervenciones para mantener y reparar las primitivas obras de 1.901, y para mejorar el embarcadero adosado a la

Salinera que, según se ha expresado anteriormente tuvo su origen para el exclusivo uso de la carga de sal.

El Plan de Obras Públicas aprobado por Ley de 18 de abril de 1.941 incluye el fondeadero de La Savina; ello da lugar a nuevos estudios para la prolongación del primitivo dique de 50 m. que no conducen a resultado alguno hasta el año 1.959 en que se aprueba el proyecto redactado por Enrique Alonso Montes el cual contempla la prolongación del dique, en una longitud de 75 m. con una solución de pared vertical.

Las obras se realizan, no sin incidencias, pues solo se prolonga el dique en 60 m. sufriendo una segunda prolongación de ya 94 m. proyectada en 1.965 por Rafael Soler Gayá que da lugar, con la posterior de 1.981 en 42 m. proyectada por Fernando Moscardó y Ramis de Ayreflor, a la configuración actual de las obras de abrigo.

Entre 1.964 y 1.974, con el abrigo ya conseguido, se produce la urbanización de la zona de servicios, disponiendo el Muelle de Ribera, las pavimentaciones, los alumbrados, el característico porche con que cuenta el puerto en la zona frontera de los inmuebles, diversos edificios para servicios y otras instalaciones típicamente portuarias como son las de la rampa varadero y secadero de redes.

Con un proyecto redactado en 1.987 de "Terminal mixta ro-ro de pasajeros y mercancías", dotada de todos los servicios complementarios se consigue gran parte de la superficie con que actualmente cuenta el puerto rellenando el espacio correspondiente al antiguo freo del islote de La Savina; se construyen además las instalaciones propias de los modernos transbordadores; estas obras, junto con las de las dársena pesquera, ambas recientemente terminadas fueron proyectadas por Rafael Soler Gayá; y dan al puerto su aspecto actual.

En el Anexo nº 1 se recogen diversas fotografías que muestran la situación de diversos parajes del puerto en épocas históricas.

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 pasado 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, 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.

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 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 zonas de servicio de los puertos actualmente existentes, con la promulgación adicional de algunas disposiciones de rango inferior de las que se tratará seguidamente.

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.

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 la Dirección General, o Autoridad Administrativa que tuviera encomendada esta función de aprobación, para, seguidamente, aplicarlo sin más a través del Reglamento de Servicio y Policía.

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 cuales 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 1.964, recuerda 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.

1.2.3.3.- Caso del Puerto de La Savina.-

El Puerto de La Savina no aparece entre los que clasifica como de interés general o de refugio el artículo 16 de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1.880; tampoco fue objeto de una disposición específica de declaración posterior como aconteció con otros puertos no clasificados con ocasión de la promulgación de la Ley.

Aunque el origen del puerto, como se ha expuesto en el Epígrafe 1.2.3.2., tiene una motivación claramente oficial, al disponerse en la venta del "Estany del Peix" (procedente de la Mitra y desamortizado) que el comprador debía unir el islote de La Savina con la Isla de Formentera y construir un espigón perpendicular para conseguir un mínimo abrigo y resolver así el problema planteado por las embarcaciones que, con modestísimo calado, ocupaban el estanque del Peix, estas nuevas obras, de génesis particular, no obtuvieron ninguna calificación como puerto a cargo del Estado, con una situación, por tanto, ambigua.

Hasta que se promulga la Real Orden de 24 de febrero de 1.928, no se clasifica propiamente como de interés general; por Real Decreto de 22 de julio de 1.928 se incluye en la Comisión Administrativa de Ibiza, junto con los puertos de Ibiza y de San Antonio Abad, lo que propicia los primeros estudios para su mejora, o, casi se diría, primer establecimiento.

El Puerto de La Savina 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 de la Comisión Administrativa de Ibiza, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto de 22 de julio de 1928 a partir de 1º de enero de 1929. 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, seguidamente, las Comisiones Administrativas. La de Ibiza por O.M. de 11 de noviembre de 1939.

A partir de este momento el Puerto de La Savina 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 de 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 1.956.

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 La Savina, sin embargo, al tener tráfico mercantil, no puede ser objeto de traspaso a la Comunidad Autónoma, a pesar de no tener la condición expresa 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 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 La Savina 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 La Savina 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 La Savina 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 comunicaciones del final de los años 50 y principios de los 60 para que se produjera esta actuación.

Las instalaciones son muy rudimentarias y al principio se reducen al cargadero de sal y a las obras muy modestas y manifiestamente insuficientes realizadas para el abrigo; hasta la década de los años 50 no se emprende realmente una verdadera obra de atraque para general uso y aprovechamiento. No es de extrañar pues que las disposiciones dictadas en materia de delimitación de la zona de servicio del puerto no fueran aplicadas hasta que, ya en la década de los 60, con la solución definitiva del puerto apuntada y en parte realizada pudiera establecerse una primera zona de servicio.

El primer y único proyecto existente se redacta en 24 de agosto de 1964, conforme a las disposiciones reseñadas en el Epígrafe 1.2.3.2., y se somete a la tramitación pertinente que se produce sin incidencia alguna y con todos los informes favorables. Tanto el Ayuntamiento de Formentera, en su informe de 20 de febrero de 1965, como la Comisión Provincial de Urbanismo en su informe de 26 de enero de 1965, muestran su conformidad por lo que se produce su aprobación, por O.M. de 10 de diciembre de 1965, conforme al plano que se recoge en la Hoja de Planos Nº 2 del Documento b; esta aprobación se publica en el Boletín Oficial de la Provincia de 15 de enero de 1966.

Las importantes obras realizadas con posterioridad a esta fecha han implicado "de jure" un aumento de la zona de servicio del puerto por aplicación literal del último párrafo del artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928 que reza así: "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 zona marítimo-terrestre limitada por obras cuyo proyecto haya sido aprobado".

Esta situación ha sido recogida en el nuevo límite de la zona de servicio que se propone, ampliando el tramo de costa afectado para incluir la nueva dársena pesquera construida al Nordeste de la primitiva zona de servicio.

La ampliación de la zona terrestre del puerto a expensas del espejo de agua ha sido notablemente intensa entre los años 1988 y 1994 en que la superficie terrestre pasó de 34.594 m². a 51.556 m² (en breve serán 71.725 m²), con un aumento del 49,0% (o del 107,3 %).

Los deslindes realizados por la Demarcación de Costas son los siguientes:

Expediente de Oficio FO-1/26, aprobado por O.M. de 17 de octubre de 1.975.

Expediente DES/FO-01, hojas 125, 126 y 127, remitido a la Dirección General de Costas el 4-XI-94 y pendiente de su aprobación. (*)

Según ellos siguen siendo de dominio público los espacios así considerados en el presente Plan. (*)

Conforme a estos antecedentes se recoge seguidamente el adjunto Plano 1.2.3.3.1., que es copia del aprobado para la zona de servicio por O.M. de 10 de diciembre de 1.965 y el Plano 1.2.3.3.2. donde se recogen las zonas incorporadas después por efecto del artículo 47 del derogado Reglamento de Puertos de 19 de enero de 1.928.

También se incluyen los planos (del 1.2.3.3. al 1.2.3.3.7) de las delimitaciones de la Zona Marítimo Terrestre que sirven de base a las delimitaciones de la primera zona de servicio o a la que en definitiva se propondrá.

1.2.3.3.1.- Plano con la zona aprobada por O.M. de 10 de diciembre de 1.965.

1.2.3.3.2.- Plano con las zonas incorporadas desde 1.965 por aplicación del artículo 47 del Reglamento de Puertos de 19 de enero de 1.928 (Plano de amojonamiento de las líneas de deslinde).

1.2.3.3.3.- Plano de deslinde de la zona marítimo-terrestre practicado a instancias de D^a Margarita Ferrer Mayans (expte. 63-DP) y aprobado por O.M. de 29 de noviembre de 1.959.

1.2.3.3.4.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre practicado de oficio (a iniciativas del Grupo de Puertos de Baleares) y aprobado por O.M. de 26 de marzo de 1.965 (expte. 362-DP).

1.2.3.3.5.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre solicitado por Salinera Española, S.A. (expte. 226-DP) y aprobado por O.M. de 31 de diciembre de 1.963.

1.2.3.3.6.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre practicado de oficio (Demarcación de Costas de Baleares) (expte. FO-1/26) y aprobado por O.M. de 17 de octubre de 1.975.

1.2.3.3.7.- Plano del deslinde provisional de la zona de dominio público de la costa practicado de oficio (Demarcación de Costas de Baleares) (expte. DES/FO-01) remitido a la Dirección General de Costas en 4 de noviembre de 1.994 y pendiente de aprobación. (*) **(Dicho deslinde fue aprobado por Ordenes Ministeriales de 21 de noviembre de 1997 y de 19 de diciembre de 1997. Sin embargo, la sociedad mercantil Salinera Española, S.A., interpuso recurso contencioso-administrativo contra las referidas Ordenes Ministeriales aprobatorias del deslinde, siendo dicho recurso estimado por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional mediante sentencia de fecha 16 de noviembre de 2001. En virtud de la antedicha sentencia, el deslinde practicado resultó anulado en el tramo comprendido entre los hitos 1319 y 1320, y, en consecuencia, las parcelas 26846-02 y 26846-03, propiedad de Salinera Española, S.A., han quedado excluidas del dominio público marítimo-terrestre).**

1.3.- ANALISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD.

1.3.1.- METODOLOGÍA DE ANÁLISIS.-

Para el análisis de la situación actual del puerto se aplicará una metodología similar a la que se expone en el Epígrafe 1.5 para la determinación de los indicadores básicos para las previsiones; para ello se elegirán hasta nueve indicadores entre los que son generalmente utilizados para la planificación de los puertos por el método empírico, y que, dadas las circunstancias o características que concurren en los Puertos de Baleares, son los más idóneos para el análisis que se pretende. Recientemente publicada la Memoria de los Puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1.994, resulta posible calcular sería el valor para el puerto en concreto de un indicador general de esta especie. Seguidamente se exponen las definiciones de estos nueve indicadores, concordantes con los que se analizan actualizados en el expresado Epígrafe 1.5.

1.3.1.1.-Índice general del Puerto (I_{g1}).-

Se define como la relación existente entre las mercancías que se mueven al año y las toneladas de registro bruto que operan durante este mismo año. Este índice permite conocer en que medida participa un puerto de la condición de "escala" y "aprovisionamiento" (menor de 0,3), de puerto "mixto" (entre 0,3 y 0,8) o de puerto de "carga" (mayor de 0,8).

En los primeros priva la función marítima, en los segundos se encuentra un equilibrio de tráfico entre el mercantil y el de buques y, por último, priva la función comercial sobre la marítima con su variable exigencia de tierra o agua.

1.3.1.2.- Índice de evacuación por tierra (I_{g3}).-

Se define este índice como la relación existente entre las toneladas de mercancías que se mueven por carretera (en los puertos de Baleares no existen ni canales interiores ni ferrocarriles) ni la totalidad de mercancías anuales.

Este indicador, resulta prácticamente ocioso en los puertos de Baleares, pero se ha considerado interesante por poder de manifiesto en que medida los graneles líquidos se evacuan por carretera o por oleoducto.

1.3.1.3.- Índice de mercancía por muelles (I_{g6}).-

Definido como la relación existente entre las toneladas de mercancías cargadas y descargadas en el año entendidas como mercancías generales y sólidas sin instalación especial, y la longitud de los muelles comerciales en metros lineales entendidos los destinados tan solo al tráfico de los tipos de mercancías antedichos.

De gran interés este índice para poder discutir la excesiva, o por el contrario, deficiente longitud de línea de atraque en función de los tráficos.

1.3.1.4.- Índice de mercancía por superficie de tierra (I_{g7}).

Se trata de la relación existente entre las toneladas cargadas y descargadas en un año debidamente corregidas según antes se ha expresado para el indicador anterior, y la superficie total de la zona de servicio del puerto.

Es este un indicador de gran interés para poder analizar cual es la situación del puerto dentro del conjunto de los puertos españoles o de Baleares, por comparación de este indicador con el que se calcula o expone en el anexo número 6.

1.3.1.5.- Índice de toneladas cargadas y descargadas debidamente corregidas como antes se ha expresado y operadas durante un año por la superficie total de operaciones (I'_{g7}).

Este indicador pone de manifiesto en que medida las terminales se hallan operando con una situación de "comodidad" y de "seguridad" similares a las existentes en la generalidad de los puertos españoles.

1.3.1.6.- Índice de superficie de espejo de agua a superficie de tierra, totales ambas (I_{g8}).

Este indicador permite conocer la posición del puerto en relación con las calificaciones de escala, mixto o de carga que han sido ya expuestas para el Índice I_{g1} . Cuando el índice es superior a dos se trata de un puerto de escala cuando es del orden de la unidad es mixto y cuando es inferior a 0,5, se trata de un puerto de carga.

También permite emitir un juicio crítico en relación con si la superficie de tierra en relación con la de agua se encuentra dentro de los límites que pueden considerarse normales por comparación con el conjunto de los puertos españoles o de Baleares.

1.3.1.7.- Índice de almacenes por mercancías generales totales (I_{g12}).

Se define como la valoración existente entre las toneladas totales de mercancía general corregidas conforme se ha expresado ya anteriormente y la superficie total de tinglados y almacenes dedicados al almacenaje de estas mercancías.

Permite enjuiciar si las previsiones existentes para posibles reservas de superficies dedicadas a tinglados y almacenes resultan dentro de los límites que pueden estimarse normales con arreglo a los tráficó y soluciones que han sido adoptados en la generalidad de los puertos españoles.

1.3.1.8.- Índice de superficie de depósitos a superficie total (I_{g14}).

Se define como porcentaje de la superficie destinada a depósitos de mercancías en relación con la superficie total de la zona de servicio del puerto.

Permiten analizar este indicador si las superficies destinadas a servicios complementarios incluidos los correspondientes a la vialidad, se encuentran, en números gruesos, dentro de límites homologables con los de los puertos españoles o si, por el contrario, la superficie no estrictamente dedicada al depósito del tráfico mercantil resulta anómala.

1.3.1.9.- Relación de secadero de redes a capturas (I_{g18}).

Se define este indicador como la relación existente entre la superficie en metros cuadrados, entendida horizontal, dedicada a secadero de redes y las toneladas anuales de captura de pescado.

Permite este indicador, entendidos los puertos mediterráneos, analizar si las superficies que se destinan a esta función en los puertos, se encuentran dentro de los límites normales, entendiéndose como tales los que aparecen como medias de los dedicados en los puertos españoles.

1.3.2. .- APLICACIÓN AL PUERTO Y COMPARACIÓN.-

Se adjuntan en el Anexo nº 2, tomadas de la Memoria de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1.994, copias de los cuadros siguientes:

4.1.1.1.- Número de pasajeros

4.1.1.2.- Pasajeros en cabotaje según puertos de origen y destino

4.1.2.- Automóviles en régimen de pesaje

4.2.1.1.- Distribución de buques por clases de navegación y tonelaje

4.3.4.- Total de mercancías por nacionalidad de puertos de origen y destino

4.8.1.- Resumen general del tráfico marítimo

4.8.2.- Cuadro general que incluye el tráfico local, el avituallamiento y la pesca

4.8.3.- Cuadro general nº 3 por tipo de tráfico comercial

4.8.4.- Cuadro general nº 4 por tipo genérico de mercancía.

Los índices generales I_g privativos del puerto con los valores físicos de éste fijados o puestos al día, serán:

$$I_{g1} = \frac{\text{Tn. mercancía año (4.33.3)}}{\text{T arqueo de buques al año (4.21.3.)}} = \frac{63.006}{1.985.396} = 0,032 \text{ Tn / TRB}$$

$$I_{g3}^c = \frac{\text{Tn. mercancía movidas por carretera (4.9. carret)}}{\text{Tn totales año (4.33.3)}} = \frac{63.006}{63.006} = 1,000 \text{ ad}$$

$$I_{g6} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{ml. de muelles comerciales (2.3.2 correg)}} = \frac{63.006}{182} = 346,2 \text{ Tn / m}$$

$$I_{g7} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{superficie total de tierra (2.1.7 I + II) m}^2} = \frac{63.006}{71.725} = 0,878 \text{ Tn / m}^2$$

$$I_{g7}' = \frac{\text{Tn. totales cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{superficie de operaciones (2.1.7 I.1) m}^2} = \frac{63.006}{6.920} = 9,105 \text{ Tn / m}^2$$

$$I_{g8} = \frac{\text{superficie de agua Zona I (2.1.6.1) m}^2}{\text{superficie de tierra total (2.1.7. I + II) m}^2} = \frac{76.307}{71.725} = 1,064 \text{ ad}$$

$$I_{g12} = \frac{\text{Tn. mercancía general (4.3.3.3. correg)}}{\text{superf., tinglados y almacenes (2.4.1. cub y cerrad.)}} \text{ (no existen tinglados ni almacenes de mercancías)}$$

$$I_{g14} = \frac{\text{superficie de depósitos (2.4.1) m}^2}{\text{superficie total (2.1.7 I + II) m}^2} \times 100 = \frac{1.445}{71.725} = 2,014 \%$$

$$I_{g18} = \frac{\text{superf. horiz de secadero de redes (2.5.6) m}^2}{\text{capturas de pescado anuales (4.6) Tn}} = \frac{1.500}{88} = 17,050 \text{ m}^2 / \text{Tn}$$

4.3.3.3.correg = sólo mercancía general y solida sin instalación especial

2.3.2. correg = sólo ml. destinado a este tipo de mercancía.

Las referencias que se exponen corresponden a los epígrafes de las Memorias de los Puertos Españoles del año 1994.

La consideración de estas cifras de indicadores específicos generales I_g del puerto, calculados con arreglo al método de análisis antes expuesto, comparadas con las que resultan de la generalidad de los puertos españoles y que se recogen en el cuadro que sigue, permite llegar a la conclusión siguiente.

COMPARACIÓN DE LOS ÍNDICES DEL PUERTO CON LAS MEDIAS ARITMÉTICA Y GLOBAL Y LIMITES DEL ÍNDICE NORMAL ESPAÑOL

SIGLA	ÍNDICE DEL PUERTO	V A L O R				BALEARES (1993)
		MEDIA ARITMÉTICA	MEDIA GLOBAL	ÍNDICE NORMAL		
				DE	A	
I_{g1}	0,032	0,689	0,545	0,400	1,156	0,212
I_{g3}^c	1,000	0,579	0,396	0,286	0,800	0,788
I_{g6}	346,2	992,7	923,9	537,5	900,0	735,0
I_{g7}	0,878	5,824	4,112	2,420	7,600	4,092
I_{g7}'	9,105	4,317	3,247	2,600	4,350	3,651
I_{g8}	1,064	9,730	3,251	0,894	2,117	3,418
I_{g12}	-	110,0	65,65	35,83	63,34	143,0
I_{g14}	2,014	26,75	21,93	17,17	33,83	12,60
I_{g18}	17,05	1,469	0,170	0,122	0,233	4,016

1.3.3.- CONCLUSIÓN.-

Del examen del cuadro adjunto donde se han recogido los índices expuestos en el Anejo nº 9, tanto globales de la Autoridad Portuaria de Baleares (referidos a 1993) como las medias aritmética y global de todos los puertos españoles y los límites de los índices que pueden considerarse normales según en aquel Anejo se expresa, se pueden extraer las siguientes conclusiones.

Índice I_{g1} -General del puerto (relación de mercancías movidas al año a toneladas de registro bruto de arqueo de buques que entran en el año).-

El índice está claramente por debajo de las medias de los puertos españoles y de la franja o banda de índice normal; ello es perfectamente comprensible en el Puerto de La Savina por cuanto es esencialmente de pasajeros pues moviendo un orden de magnitud igual a la del Puerto de Barcelona cuando no le supera, tiene un muy discreto tráfico de mercancías; el índice es incluso notablemente inferior al de la media de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares; todo ello corresponde a una numerosa flota que realiza frecuentes viajes y por consiguiente computando frecuentes entradas con ausencia total de mercancías en algunos casos.

Índice I_{gc3} -Relación de mercancías movidas por carretera a totales.-

Como el Puerto de La Savina no tiene ninguna clase de instalaciones para graneles, ni sólidos ni líquidos y, por otra parte, no hay ferrocarril como en el resto de los puertos de Baleares, el índice es obviamente la unidad.

Índice I_{g6} - Toneladas cargadas y descargadas por metro lineal de muelle comercial.-

El índice es notablemente inferior no sólo al medio de la Autoridad Portuaria de Baleares, sino al que corresponde al índice normal de los puertos españoles en su banda más baja; ello es una consecuencia de tratarse de un puerto típico de tráfico de pasajeros.

Índice I_{g7} - Toneladas anuales cargadas y descargadas por superficie total de tierra.-

Vuelve a acusarse en este índice el carácter de pasajeros que típicamente tiene el puerto pues es inferior al cuarto del que corresponde a la Autoridad Portuaria de Baleares y notablemente más bajo que el umbral del índice normal de los puertos españoles; todo ello perfectamente natural por la causa indicada.

Índice $I'_{g'7}$ - Toneladas anuales cargadas y descargadas por superficie de operaciones.-

Es un índice claramente alto que supera con creces cualquiera de los valores comparativos; se debe esta circunstancia al hecho peculiar de que el Puerto de La Savina recibe la mercancía en todo caso rodada y en unas condiciones de suministro que implican la

casi absoluta falta de detención en muelle; los vehículos, portadores incluso de materiales de construcción o de hormigón elaborado, desembarcan sin, en muchos casos, la más mínima detención. Si esta circunstancia variara en el futuro, llegando a tener la isla algún tráfico peculiar mercantil propio similar al de los restantes puertos, habría de aumentarse la superficie de depósito.

Índice I_{g8} - Superficie de agua a superficie de tierra.-

La configuración y morfología del puerto es totalmente normal, lo que deja huella en su índice que se encuentra plenamente situado dentro de los límites del normal de los puertos españoles; si alguna tendencia cabe apreciar es la de precisar más espejo de agua.

Índice I_{g12} - Mercancía general a superficie de tinglado o almacén.-

No se considera este índice por cuanto la absoluta carencia de tinglados y almacenes, consecuencia del comentario realizado al considerar el índice I_{g7} , no permite esta evaluación de la situación actual.

Índice I_{g14} - Superficie de depósitos a superficie total.-

Acusa de nuevo este índice la rapidez de la evacuación de la mercancía y la circunstancia que ya ha sido expresada al glosar el índice I_{g7} . El valor es notablemente inferior a cualquiera de los indicadores que como comparación aparecen en el cuadro.

Índice I_{g18} - Superficie de secadero de redes a capturas de pescado.-

Este índice es extraordinariamente alto y tiene que mirarse con suma cautela y muchas reservas; en primer lugar los valores de comparación obedecen a muy pocos puertos, pues según se aprecia en el Anexo 6 han debido desecharse los valores de parte de ellos o no se han considerado por carecer de datos en las Memorias; por otra parte, en los puertos de Baleares y más aún en el de La Savina, los espacios dedicados a secado de redes también son utilizados por los pescadores para el depósito de otros útiles y enseres, cajones de pescado, carritos, y útiles y efectos no propiamente redes; esta circunstancia puede dar a entender que la superficie actual de La Savina es excesiva, pero con las consideraciones antes expresadas, no resulta realmente así.

1.4.- PREVISIONES DE TRAFICO Y CAPACIDAD DE LAS INSTALACIONES ACTUALES.-

1.4.1.-PREVISIONES DE TRÁFICO ADOPTADAS (*Extraídas del Anexo 3*).-

1.4.1.1.- Mercancías.-

El tráfico total de más larga previsión es el de 1.999 (cuadro nº 1.5.) que arroja 72.500 Tn. con un aumento sobre 1.994 de :

$$72.500 - 63.066 = 9.494 \text{ Tn.}$$

lo que supone un crecimiento anual acumulativo , en tanto por uno de:

$$\alpha = \left(\frac{72.500}{63.006} \right)^{\frac{1}{5}} - 1 = 0,02846$$

En La Savina no existen grandes líquidos ni sólidos pues toda la mercancía se transporta envasada y los buques convencionales son raros y con tendencia a desaparecer; se puede considerar pues solo la mercancía general que crecería:

<u>1.994</u>	<u>1.999</u>	<u>2.004</u>
63.006 Tn.	72.500 Tn.	83.400 Tn.

1.4.1.2.- Buques.-

Aplicando la misma metodología resulta para el número de buques y su T.R.G.

<u>AÑO</u>	<u>1.994</u>	<u>1.999</u>	<u>2.004</u>
Nº	9.105	10.477	12.055
Tn.arqueo	1.985.396	2.284.463	2.628.580

1.4.2.- CALCULO DE LA CAPACIDAD DE TERMINALES (*Aplicación de los Anexos 4 a 8*).-

Muy excepcionalmente persiste en La Savina el tráfico en buques convencionales con clara tendencia a extinguirse y permanecer solo los pequeños transbordadores.

Por ello la rara y eventual operación de un buque tramp convencional con puntales en muelles ro-ro no ha de influir en los resultados de considerar una terminal única de las siguientes características:

Calado o sonda sobre banqueta:	5 m.
Número de atraques equivalentes:	3 m.
Ciclos anuales (uno por día hábil):	273 m.
Superficie de depósito descubierta	1.445 m ²
Línea de atraque (sin tacones):	182 ml.

y con arreglo a estas cifras se calculará la capacidad considerando tráfico único, en la siguiente ficha.

Se observa que el "cuello de botella" se produce en la Fase I cuya capacidad con turnos normales es de 135.600 Tn/anuales en tráfico de transbordadores, cifra que se adopta.

1.4.3.- CUADRO COMPARATIVO

TERMINAL	CAPACIDAD Tn./año	TRAFICO EXISTENTE O PREVISTO Tn./año					
		1.994	%	1.999	%	2.004	%
Unica	135.600	63.006	46	72.500	53	83.400	62

1.4.4.- COMENTARIOS.-

Se deduce que la capacidad es amplia por lo que a la mercancía se refiere con tráfico regular; pero si se considera un coeficiente de estacionalidad de 1,7, muy acusada en Formentera, las respectivas cifras, con unos tráficos virtuales mayorados en un 70%, pasan a ser:

<u>1.994</u>	<u>1.999</u>	<u>2.004</u>
79%	91%	105%

lo que pone de manifiesto que hacia 2004 las puntas de tráfico de verano saturarían la capacidad de la terminal.

En cuanto a los buques el resultado es parejo (pues el cuello de botella está en FASE I) y en cuanto a pasajeros la peculiaridad del tráfico (preponderan las excursiones de playa) el cuello no está en el buque sino en los horarios con los mismos problemas actuales.

En síntesis las variaciones físicas del puerto entre 1.994 y 2.004 serán:

<u>Descripción</u>	<u>Actual 1.994</u>	<u>Prevista 2.004</u>
Longitud total de los muelles	1.429 ml.	2.049 ml.
Longitud total de los muelles mercantes	330 ml.	330 ml.
Longitud efectiva de los muelles mercantes	182 ml.	182 ml.
Superficie total en tierra (2.1.7. Zonas I y II)	71.725 m ²	(94.519) 96.630 m ²
Superficie de depósito de mercancías descubierto.	1.445 m ²	2.890 m ²
Superficie de depósito de mercancía cubierto	0 m ²	0 m ²
Superficie de operaciones afecta al tráfico (Zona 2.1.7.I)	6.920 m ²	8.365 m ²
Superficie de secadero de redes	1.500 m ²	3.350 m ²
Superficie de la Zona I de las aguas del puerto.	76.307 m ²	75.608 m ²
Superficie de la Zona II de las aguas del puerto.	----	397.296 m ²

Los índices generales I_g privativos del puerto con los valores físicos de éste en el futuro (año 2004) serían:

$$I_{g_1} = \frac{\text{Tn. mercancía año (4.3.3.3)}}{\text{TRB de buques al año (4.2.1.3.)}} = \frac{83.400}{2.628.580} = 0,032 \text{ Tn / TRB}$$

$$I_{g_3^c} = \frac{\text{Tn. mercancía movidas por carretera (4.9. carret)}}{\text{Tn totales año (4.3.3.3)}} = \frac{83.400}{83.400} = 1,000 \text{ ad}$$

$$I_{g_6} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{ml. de muelles comerciales (2.3.2 correg)}} = \frac{83.400}{182} = 458,2 \text{ Tn / m}$$

$$I_{g_7} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{superficie total de tierra (2.1.7 I + II) m}^2} = \frac{83.400}{96.630} = 0,863 \text{ Tn / m}^2$$

$$I_{g_7'} = \frac{\text{Tn. totales cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{superficie de operaciones (2.1.7 I.1) m}^2} = \frac{83.400}{8.365} = 9,970 \text{ Tn / m}^2$$

$$I_{g_8} = \frac{\text{superficie de agua Zona I (2.1.6.1) m}^2}{\text{superficie de tierra total (2.1.7. I + II) m}^2} = \frac{75.608}{96.630} = 0,782 \text{ ad}$$

$$I_{g_{12}} = \frac{\text{Tn. mercancía general (4.3.3.3. correg)}}{\text{superf., tinglados y almacenes (2.4.1. cub y correg)}} \text{ (no existen tinglados ni almacenes de mercancías)}$$

$$I_{g_{14}} = \frac{\text{superficie de depósitos (2.4.1) m}^2}{\text{superficie total (2.1.7 I + II) m}^2} \times 100 = \frac{2.890}{96.630} = 2,991 \%$$

$$I_{g_{18}} = \frac{\text{superf. horiz. de secadero de redes (2.5.6) m}^2}{\text{capturas de pescado anuales (4.6) Tn.}} = \frac{3.350}{116} = 28,880 \text{ m}^2 / \text{Tn.}$$

4.3.3.3.correg = sólo mercancía general y sólida sin instalación especial

2.3.2. correg = sólo ml. destinado a este tipo de mercancía.

Hallados estos índices I_g resulta el siguiente cuadro de comparación:

COMPARACIÓN DE LOS ÍNDICES DEL PUERTO CON LOS DE PUERTOS ESPAÑOLES

SIGLA	ÍNDICE		PUERTOS ESPAÑOLES				BALEARES (1993)
	DEL 1994	PUERTO 2004	MEDIA ARITMÉTICA	MEDIA GLOBAL	ÍNDICE NORMAL		
					DE	A	
I_{g_1}	0,032	0,032	0,689	0,545	0,400	1,156	0,212
$I_{g_3^c}$	1,000	1,000	0,579	0,396	0,286	0,800	0,788
I_{g_6}	346,2	458,2	992,7	923,9	537,5	900,0	735,0
I_{g_7}	0,878	0,863	5,824	4,112	2,420	7,600	4,092
$I_{g_7'}$	9,105	9,970	4,317	3,247	2,600	4,350	3,651
I_{g_8}	1,064	0,782	9,730	3,251	0,894	2,117	3,418
$I_{g_{12}}$	-	-	110,0	65,65	35,83	63,34	143,0
$I_{g_{14}}$	2,014	2,991	26,75	21,93	17,17	33,83	12,60
$I_{g_{18}}$	17,05	28,88	1,469	0,170	0,122	0,233	4,016

El cuadro permite realizar una comparación similar a la expuesta en el epígrafe 1.3.2. para la situación actual pero referida a las previsiones del año 2.004 que se compara con los indicadores generales actuales, pudiéndose considerar que se mantienen las mismas conclusiones favorables. Si en el año 2.004, se duplica la superficie de depósitos a expensas de la disponible en el islote de La Savina a causa de una mayor detención (reduciendo los ciclos de ocupación a la mitad), los 1.445 m² pasan a ser 2.890 m² y los ciclos de 273 a 136 manteniéndose la capacidad de tráfico.

1.4.5.- COMPROBACION CON ABACOS DE LA UNCTAD.-

Puede estimarse -por comprobaciones en cargas medias realizadas por la Autoridad Portuaria de Baleares- que la carga media por remolque es de 10 Tn. (incluida tara) lo que implica en el año 2.004 un número total de vehículos desembarcados con carga (los embarcados con carga son despreciables) habida cuenta de la tara de 2,5 Tn. de:

$$10 n + 2,5 n = 83.400 \qquad n = 6.672 \text{ vehículo/año}$$

donde se ha supuesto que obviamente todos los vehículos portadores que desembarquen se vuelven a embarcar vacíos; el movimiento total anual de vehículos será pues:

$$2 n = 13.344 \text{ vehículos/año}$$

Aplicando el diagrama de planificación (Anexo nº 6) para terminales ro/ro de almacenamiento de vehículos con el mínimo de tiempo de tránsito de dos días (que jamás se superará en La Savina), una superficie necesaria por vehículo de 15 m², un coeficiente medio de accesos de 0,4 y el margen de seguridad del 50% resulta:

Superficie de aparcamiento de vehículos \approx 1.700 m², algo superior a los 1.445 m², pero admisible pues nunca permanecen todos los días, a inferior a los 2.890 m² finales posibles.

Superficie de almacenamiento de vehículos \approx 3.000 m², que cuenta los accesos que cabe perfectamente dentro de la Zona 2.1.7.I. con 6.920 m², mas de cuya mitad son asignables a ese fin.

Los ábacos confirman pues la admisibilidad de las previsiones de espacio.

1.5.- NECESIDADES FUTURAS Y LAS AMPLIACIONES PREVISIBLES

Se exponen aquí, de un modo cualitativo, cuales son las necesidades futuras del puerto y sus previsibles ampliaciones, por cuanto su determinación detallada queda debidamente grafiada en las hojas de Planos.

1.5.1.- PECULIARIDAD DEL TRAFICO Y ACTIVIDADES.-

En los puertos de Baleares se dan, con carácter general, las peculiaridades propias de los puertos insulares, es decir tienen un relativamente apreciable tráfico de entrada de mercancía general, para abastecer el consumo de las respectivas poblaciones y, en contrapartida, los productos procedentes del sector secundario o primario son escasos; en consecuencia hay un gran desequilibrio que da lugar a un gran movimiento de contenedores o remolques vacíos.

A esta circunstancia debe añadirse otra peculiaridad cual es la de tener que atender un apreciable tráfico de embarcaciones menores 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.

Todo ello, además, genera un cúmulo de actividades secundarias, incluibles en el punto 6 del artículo 3 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 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, según vino siendo considerado.

1.5.2.- NECESIDADES FUTURAS.-

Por lo anteriormente expuesto las necesidades futuras se derivarán primordialmente del crecimiento vegetativo del tráfico mercantil y, éste, a su vez, se derivará del crecimiento demográfico y del que pueda experimentar la industria turística, de gran relevancia en las Islas Baleares.

Por lo que se refiere al primero, puede estimarse, por los datos estadísticos de que se dispone, una cierta regularidad, que escapa a los altibajos de décadas anteriores cuando todo el proceso hotelero se hallaba en plena época de implantación; y por lo que concierne al segundo, dadas las políticas que se siguen hoy en materia de turismo, también puede admitirse prudentemente un crecimiento moderado aun cuando, en una primera etapa, tras unos años de crisis, pueda existir cierta aceleración como consecuencia de la salida de la crisis económica generalizada.

En suma, las necesidades futuras se contraerán a atender las infraestructuras para las previsiones de tráfico que se contienen con detalle en el Anexo nº 3, referidas a las mercancías, complementadas con otras previsiones sobre pasajeros y embarcaciones de recreo, así como de la industria pesquera.

Las previsiones relativas a pasajeros son muy aleatorias pues dependen, entre otros factores, de la posibilidad de establecer líneas rápidas con los puertos peninsulares y 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 portuarias para atender estas necesidades tenderán más bien a completar en la medida que se precise, las terminales existentes pero sin que ello implique aumento de la superficie global prevista, aun cuando haya de producirse una radical modernización.

En lo referente a las embarcaciones de recreo, por la experiencia que reporta la tramitación por la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares del Plan Director de Puertos Deportivos, pueden muy bien preverse, coherentemente con la filosofía de este Plan, que los espacios remanentes de los espejos de agua no aptos para las embarcaciones de pesca ni, por supuesto, para el tráfico mercantil, puedan dedicarse a este fin. Es el último recurso que cabe, para satisfacer la demanda, arregladamente al mencionado Plan Director, ya que la posibilidad de construcción de nuevos puertos deportivos a lo largo de la costa se encuentra prácticamente anulada y, por ello, la futura demanda de puestos de atraque o de espacios para puertos secos, deberá ser satisfecha en los puertos ya existentes, sea de la Administración del Estado (de interés general), sea de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. Este es el criterio que ha venido siguiendo hasta la fecha, y años ha, la Autoridad Portuaria de Baleares, con un masivo aprovechamiento de los surgideros y espacios 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. (Zona I de las aguas).

Y, por último, en lo relativo a la pesca la relativa modestia de esta actividad en el puerto, da lugar a una discreta ampliación de la zona de tierra, a la par que a una redistribución de superficies para adaptar los servicios complementarios al paraje donde se prevé el Muelle Pesquero.

1.5.3.- AMPLIACIONES PREVISIBLES.-

La satisfacción de las necesidades futuras, con arreglo a los criterios y premisas anteriormente expuestos, da lugar a una modificación de la zona de servicio del puerto en previsión de ampliaciones futuras; el detalle de las áreas de esta ampliación puede ser observado en las Hojas de Planos del epígrafe 1.6. adjuntos.

Debe hacerse observar que la ampliación resultante de la comparación del plano del epígrafe 1.2.3.3.1. de la primitiva zona de servicio con el plano de la que se propone según la Hoja nº 5 del Documento nº 2.- PLANOS, no es realmente la que deba llevarse a efecto en el futuro por cuanto, dada la relativamente añeja fecha de aprobación de los actuales límites de la zona de servicio del puerto, se han realizado ya multitud de las obras que se incluyen en la nueva área de zona de servicio del puerto, pero que ya, por imperativo del último párrafo del artículo 47 del Reglamento de la derogada Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, forman parte integrante de esta zona de servicio. También algunas ampliaciones previsibles, como son todas aquellas que tienen lugar a expensas del espejo de agua, se encuentran actualmente en curso de ejecución.

Es necesario pues definir lo que se entiende por "ampliación previsible" pues no resulta válido establecer comparación de la propuesta zona de servicio con la existente en el momento de la aprobación actualmente vigente desde 10 de diciembre de 1965; por ello ha sido aceptado el criterio de entender como "ampliaciones previsibles" las que corresponden a los aprovechamientos de infraestructuras actualmente en proceso de ejecución no avanzada o proyecto, y las que, sin estar tan definidas, han de incluirse en el futuro en zonas de reserva. Seguidamente se exponen las que, con arreglo a este criterio, corresponden al puerto.

AMPLIACIONES PREVISIBLES

Paraje del Puerto donde se halla	Superficie m ²	USOS
EN FASE DE EJECUCIÓN AVANZADA		
Muelle de la Isla de La Savina	1.215	Superficie actualmente de CAMPSA necesaria para la remodelación del suelo viario ya cedida.
Ribera Interior Estany Pudent	545	Nuevos viales.
Frontero a Estany Pudent Dársena pesquera (en ejecución). Ribera exterior	6.640	Superficie de dominio público marítimo-terrestre, necesaria para atraque de embarcaciones menores, secadero de redes, servicio de cafetería y aseos a lo largo del límite, edificios para servicios relacionados con el tráfico portuario y porches, conforme a la ordenanza aprobada y con las limitaciones que imponen las Normas Subsidiarias, aparcamientos, almacenillos y despachos para pescadores.
Frontero a Estany Pudent Mantenimiento y reparación de embarcaciones (en ejecución). Ribera exterior.	5.664	Superficie de dominio público marítimo-terrestre, necesaria para talleres para reparaciones, locales para repuestos, locales para empresarios y armadores en los inmuebles fronteros, locales o despachos para servicio a embarcaciones menores de pesca, tráfico o recreo, aparcamientos, snack-bar, locales de efectos náuticos, camarotes, duchas, aseos y torre de control.
EN FASES FUTURAS		
Muelle de la Isla de La Savina	3.670	Superficie actualmente de CAMPSA necesaria como zona de reserva para tráfico de pasajeros y mercancías, Estación Marítima, servicios a buques, pasajeros y cobertizos.
Relleno antigua ribera del Estany Pudent. Ribera interior	11.461	* Superficie excluida gran parte del dominio público marítimo-terrestre según nuevo deslinde del año 2007 de la Demarcación de Costas y que se incluye como reserva para servicios complementarios de embarcaciones de recreo: invernaje, comercialización, ampliación de puerto seco, locales comerciales y terminales de transporte, no marítimo de mercancías y pasajeros. Propiedad afectada Salinera Española, S.A.
Punta de La Savina	2.214	Generales, comunes de protección. Salidas de emisarios.
Islote de La Savina	5.206	Generales, comunes de protección de temporales de la zona comercial.

Todas ellas quedan grafiadas en los planos del Epígrafe I.6. A continuación se recoge el "Cuadro de Características" del Plan Especial del Puerto sintetizado que permite formar idea de la incidencia de las ampliaciones según zonas y tráfico. Debe hacerse observar que la nueva dársena pesquera se encuentra prácticamente ultimada.

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS DEL PLAN ESPECIAL

Zona de Paraje	Superficie	Descripción
Dársena pesquera	10.400	Dique y muelle para embarcaciones de pesca, secaderos de redes, edificios para servicios relacionados con el tráfico pesquero, etc..
Mantenimiento y reparación embarcaciones.	15.000	Varadero, travel-lift, muelles para embarcaciones de pesca, tráfico o recreo, edificios de locales o despachos, aseos públicos, torre de control, etc.
Muelle de ribera (Passeig de la Marina).	10.600	Muelle de ribera para atraque y servicio de excursiones turísticas y de recreo.
Marina de Formentera	5.967	Servicios de embarcaciones de recreo.
Explanada del Freo	17.900	Locales, oficinas y dependencias de Autoridades Portuarias, despachos para armadores y empresas portuarias, etc.
Muelles de la Isla de La Savina	22.100	Dique y muelles para tráfico de pasajeros y mercancías. Estación Marítima, cobertizos, etc.

1.6.- INCORPORACIONES Y DESAFECTACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN.-

1.6.1.- CRITERIOS GENERALES.-

Para todos los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares han sido seguidos unos mismos criterios generales que se derivan de la experiencia adquirida durante los años de vigencia de los actuales proyectos reformados de zona de servicio del puerto, últimamente aprobados y hoy día vigentes. Seguidamente se expondrán las líneas básicas de estos criterios.

1.6.1.1.- Incorporaciones.-

Para las ampliaciones de la zona de servicio del puerto se han considerado esencialmente las motivaciones siguientes.

1.6.1.1.1.- La previsión de tráfico de terminales.-

Esta ampliación se deriva del estudio de las previsiones de tráfico y de las necesidades tanto de línea de atraque como de superficie en las nuevas terminales como consecuencia del estudio de capacidades que se detallan en el epígrafe 1.4. Generalmente este tipo de ampliación de la zona de servicio no tiene lugar a base de mover el límite de tierra sino de ampliar la zona a expensas de los espejos de agua.

1.6.1.1.2.- Para necesidades de viales.-

Cuando los viales actuales deben ser modificados, sea por circunstancias prevenidas por los instrumentos urbanísticos de carácter más general, sea por remodelaciones internas de los tráficos privativos del puerto, y para ello es necesario ocupar otros terrenos de los puramente provenientes de la antigua zona marítimo-terrestre o zona de dominio público portuario actual, se recurre a la ampliación tanto si se trata de parcelas de propiedad privada como de otros viales pertenecientes a diversas administraciones.

1.6.1.1.3.- Espacios de reserva.-

Cuando se juzgue necesario incluir algún espacio de reserva para garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria conforme al punto 1 del artículo 15 de la Ley 27/1992, se produce una inclusión de nuevos espacios, sea a expropiar, sea a ganar al mar, teniendo en cuenta la totalidad de los usos posibles en un puerto de interés general con arreglo a las actividades a que hace referencia el artículo 3º de la Ley, y en especial, su punto 6.

1.6.1.2.- Desafectaciones.-

1.6.1.2.1.- Por regularización del límite.-

Al tramitarse los proyectos de zona de servicio actualmente vigentes se adoptó, en muchos casos -aunque no en todos- el criterio de establecer como límite en la parte de tierra de la zona de servicio del puerto el que correspondía al antiguo límite de la zona marítimo-terrestre por deslindes previamente realizados, con una interpretación literal del último párrafo del artículo 47 del Reglamento de 19 de enero de 1.928 de la derogada Ley de Puertos de igual fecha. Esta interpretación produce en muchas ocasiones la necesidad de considerar zona de servicio del puerto alguna estrecha franja en general formada por triángulos muy escalenos, que desde el punto de vista de regularización del límite carece de sentido; por esta razón en el

nuevo límite de la zona de servicio que se propone se prevé su desafectación para pasar a los particulares propietarios de las parcelas colindantes, con las calificaciones urbanísticas que correspondan por los instrumentos urbanísticos de aplicación, o a las administraciones que tengan a su cargo las parcelas inmediatas, en general con el carácter de viales y/o jardines.

1.6.1.2.2.- Para facilitar la gestión con otras administraciones.-

Se trata en todos los casos de reajustes de las zonas de contacto de la zona de servicio del puerto con parcelas afectas a los Ayuntamientos o a las Administraciones que tienen a su cargo sea zonas ajardinadas, sea viales para vehículos o peatonales.

En estos casos es muy conveniente conocer un límite preciso, físicamente puesto de manifiesto por algún detalle externo, como puede ser un cambio de bordillo, el límite de un parterre, una isleta de intersección, etc., y, de este modo, sustituir el actual límite que, según se ha dicho anteriormente, viene fijado en estos casos por el deslinde de la zona marítimo-terrestre, por otro límite más racional que permite para las brigadas de mantenimiento y conservación, para las de limpieza, e incluso para las de policía, conocer de un modo explícito el borde de la zona de servicio del puerto que obviamente en estos casos no puede ser materializado por verjas o cerramientos sino tan solo por mojones o clavos dispuestos en los pavimentos.

1.6.1.3.- Tramado.-

La explicitación de la aplicación de los criterios generales antes expuestos se pone de manifiesto en el adjunto plano, a través de los correspondientes tramados con la siguiente significación.

A.- A desafectar para posible entrega al Ayuntamiento para viales y/o jardines.

B.- A desafectar para posible entrega a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares para viales y/o jardines.

C.- A desafectar para su venta a los propietarios de las parcelas colindantes.

D.- Cedidos o a expropiar a particulares o a traspasar de otras Administraciones a la Autoridad Portuaria de Baleares por medio de Convenios.

E.- Espacio de reserva con derechos a expropiar, o a ganar al mar para garantizar la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria según las previsiones.

1.6.2.- APLICACIÓN AL PUERTO.-

1.6.2.1.- Zona de tierra.-

Los criterios generales que antes han sido expuestos se aplican al puerto con el resultado que ofrece el cuadro que se adjunta el cual debe ser observado teniendo a la vista el plano también adjunto.

Resulta así el indicado cuadro adjunto de ampliaciones y desafectaciones en el puerto en el cual en una primera columna aparece cada parcela con la sigla con que se consigna en los planos; 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 del cambio consignando simplemente las siglas del subepígrafe de los criterios generales que

antecede y, por último, en una quinta columna se reseña cual es la administración involucrada sea para entregar o sea para recibir la parcela, generalmente por vía de Convenio o, si se trata de un particular afectado, sea para la posible adquisición directa de la parcela desafectada, sea para la expropiación o adquisición de derechos que el nuevo límite de la zona de servicio previene, el nombre del propietario según datos recabados en el catastro.

AMPLIACIONES Y DESAFECTACIONES DEL PUERTO DE LA SAVINA QUE IMPLICAN CAMBIOS DE TITULARIDAD O DE AFECTACIÓN

Parcela Sigla plano	Paraje del Puerto donde se halla	Superficie m²	Causa cambio	Administración ó particular afectados
A₁	Muelle de Ribera (Passeig Maritim).	234	1.6.1.2.2	Ayuntamiento de Formentera
B₁	Muelle de Ribera (Passeig Maritim).	99	1.6.1.2.2	Comunidad Autónoma de las Islas Baleares.
C₁	Muelle de Ribera (Passeig Maritim).	234	1.6.1.2.1	D ^a Antonia Mayans Colomer y dos más.
C₂	Id. id. id.	174	1.6.1.2.1	Id. id. id.
D₁	Explanada Isla de La Savina	3.670	1.6.1.1.3	* CAMPSA
D₂	Explanada Isla de La Savina	1.215	1.6.1.1.2	* CAMPSA
D₃	Explanada del Freo	39	1.6.1.1.2	Ayuntamiento de Formentera
D₄	Antiguo embarcadero salinas Estany Pudent.	545	1.6.1.1.2	Salinera Española, S.A.
D₅	Isla de La Savina	5.206	1.6.1.2.2	MOPTMA. Demarcación de Costas
D₆	Freo Isla de La Savina	2.214	1.6.1.2.2	" " "
D₇	Ribera Interior Estany Pudent	11.461	1.6.1.1.3	Salinera Española, S.A.
E₁	Explanada Isla de La Savina	3.670	1.6.1.1.3	* CAMPSA
E₂	Ribera interior Estany Pudent	11.461	1.6.1.1.3	Salinera Española, S.A.
E₃	Freo de la Isla de La Savina	2.214	1.6.1.2.2.	MOPTMA. Demarcación Costas

(*) Hoy en día BP.OIL ESPAÑA, S.A.

Las ampliaciones y desafectaciones que implican cambios de titularidad recogidas en el cuadro anterior, se explican por si mismas a la vista de lo expuesto en los epígrafes de la causa del cambio; ahora bien las correspondientes a la sigla E precisan una mayor justificación según seguidamente se expone y a la vista de los planos adjuntos.

La parcela E₁ ubicada en la antigua Isla de La Savina, hoy totalmente unida a Formentera por haberse rellenado ampliamente su antiguo freo, corresponde a una parcela que en su día adquirió CAMPSA en el centro del islote, pero que, con arreglo al deslinde realizado por la Demarcación de Costas de Baleares, se encuentra en zona de dominio público por lo que su ocupación precisa la expropiación de los derechos a tener una concesión por 30 años que resulta de la aplicación de la vigente Ley de Costas. Esta parcela se precisa para el tráfico comercial del puerto, por cuanto de cada vez se pone más de manifiesto la conveniencia, cuando no necesidad, de que los espacios que han venido siendo destinados a acopio de vehículos o unidades de carga para embarque (vacías), abandonen la explanada anexa a los actuales tacones de los transbordadores al objeto de dejar toda esta superficie expedita para tránsito de pasajeros y sus vehículos por así exigirlo las condiciones de seguridad. No se olvide el alto número de pasajeros que tiene el Puerto de La Savina (más que Barcelona en un año), que si bien transitan por el puerto por motivos puramente turísticos o lúdicos, no por ello desde el punto de vista de utilización portuaria, tienen distinta consideración que los de otra índole.

De esta suerte pudiera destinarse la zona del islote de La Savina al depósito de remolques, semiremolques y vehículos de embarque en espera durante la época estival y, en temporada baja, en que la afluencia de pasajeros es escasa, utilizar para estos menesteres la explanada adosada a los propios tacones.

La parcela correspondiente a la sigla E₂ se halla comprendida en la ribera interior del Estany Pudent, y gran parte de ella está fuera del dominio público marítimo-terrestre, según se desprende del deslinde realizado por la Demarcación de Costas de Baleares. Su ocupación precisa pues la expropiación de la citada parcela a Salinera Española, S.A. como propietaria de la misma.

Esta parcela se incluye en zona de reserva al objeto de aumentar la zona de servicios complementarios prevista en la actual explanada, ya ganada al mar en la ribera exterior del mencionado Estany Pudent en el mismo paraje, por cuanto entiende la Autoridad Portuaria de Baleares que el puerto de La Savina puede tener una importante actividad futura en las tareas de mantenimiento e invernaje de embarcaciones de recreo, así como en las de puerto seco para embarcaciones de menor porte, ya que es un destino muy solicitado durante la época estival por aquellos poseedores de barcos de recreo que pasan las temporadas de vacaciones a bordo de sus respectivos barcos o bien acuden a la Isla de Formentera como centro de operaciones para sus recorridos por las costas de levante de la península o bien por las demás Islas Baleares. Esta actividad tiene, además, otras complementarias, como son las derivadas de los servicios comerciales de repuestos de efectos náuticos, de comercialización de barcos, de custodia y mantenimiento, e, incluso, todos aquellos con fines concomitantes comprendidos en el punto 6 del artículo 3 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

1.6.2.2.- Zona de agua.-

Y por lo que concierne a la justificación de la Zona II de las aguas del puerto ha de reseñarse que mas que una reducción o ampliación se trata de una definición pues la Resolución del Director General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de marzo de 1967 (B.O.E. del 23) no definió realmente límites.

Para su fijación se han tenido en cuenta que siempre ha existido al N.E. del espejo de agua del puerto un espacio semiabrigado (salvo de los temporales del 4º cuadrante) donde fondean profusamente las embarcaciones menores de recreo durante el verano, circunstancia que deja huella en muchos de los documentos náuticos utilizados por esta flota. Esta situación de hecho se concreta en la Zona II tomando como limite el paralelo del extremo Sur de la Playa del Cavall, frente a la cual no es propio el fondeo, y por el Oeste una demora fácil de materializar cual es la de 225º a la Punta Norte del Islote de fácilmente localizable por la baliza de recalada de la Isla de La Savina o, lo que es lo mismo, la línea N-45º E que pasa por dicha Punta.

Salvo en el litoral de la Zona II que conecta con la zona de tierra, el perímetro de la Zona II que discurre paralelo a la costa, se identifica en el plano con la línea en dirección N.45ºE, paralela a la que delimita dicha Zona II en su parte Oeste, y que arranca a 60 m. del quiebro del espigón de la dársena pesquera hacia la costa -criterio que permite una objetiva comprobación en casos de duda de ubicación combinado por los paralelos y referencias de

demora a la Punta Norte de la Isla de La Savina según se ha expuesto. La razón de dejar esta banda de agua litoral reside en obviar complicaciones de competencia de autorización de ocupación con la Demarcación de Costas cuando lo único que interesa a la Autoridad Portuaria de Baleares son los fondeos o actividades de cariz portuario.

1.7.- DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-

Conforme al punto 1 del artículo 15 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la zona de servicio incluye las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de las actividades portuarias. Por ello para definir el límite de estas zonas de servicio se realizarán dos descripciones por separado, a saber: la que corresponde a la zona de tierra y la concerniente a la zona de agua.

1.7.1.- 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.

1.7.1.1.- Borde marítimo.

Obviamente este límite queda afectado por el estado de la mar en los ámbitos de la zona marítimo-terrestre; suponiendo el estado de la mar en reposo e iniciando el recorrido en el morro del dique de abrigo en el sentido contrario de las aguas del reloj, será el siguiente:

El paramento exterior del dique vertical de abrigo, siguiendo por el límite de la línea de agua de la costa del antiguo islote de La Savina hasta alcanzar el antiguo freo en el cual se sigue el escollero de los rellenos hasta alcanzar la línea de agua de la zona marítimo-terrestre de la Isla de Formentera, hasta un punto donde dicha línea queda cortada por la perpendicular, trazada por el vértice número 12 a la línea definida por los vértices 12 y 13 del deslinde de la zona marítimo-terrestre practicado a instancia de D^a Margarita Ferrer Mayans (expte. n^o 63-DP), aprobado por O.M. de 29 de noviembre de 1.959.

Se interrumpe el borde marítimo por un borde terrestre que mas adelante se describirá para continuar en otro tramo en el extremo Este del puerto, constituido por la línea de agua de la escollera en ejecución que protege tanto la explanada como el contradique en la dársena pesquera hasta alcanzar su morro.

Sigue a continuación todos los bordes, cantiles y paramentos de los muelles, pantalanos y espigones interiores en las aguas abrigadas del puerto conforme a la configuración que se puede señalar en los planos y que se desarrollan entre los morros del contradique en la dársena pesquera y el dique de abrigo en el que se ha iniciado la descripción del límites.

1.7.1.2.- Borde terrestre.-

Debe en principio hacerse observar que se ha considerado "borde terrestre" no solamente aquel en que la zona de servicio linda con parcelas de particulares o bien con viales de dominio público pertenecientes a otras administraciones, sino también el tramo de la zona de reserva prevenida en la ribera inferior del Estany Pudent en el que hay parte del borde que

se produce en terrenos de dominio público según el deslinde realizado por la Demarcación de Costas de Baleares.

Siguiendo el mismo criterio de adoptar un sentido contrario al de las agujas de un reloj, e iniciando la descripción en las inmediaciones de la bocana del Estany del Peix, resulta:

Línea poligonal definida por los vértices 12, 13, 14 y 15; actuales fachadas -que no limite de la zona marítimo-terrestre- comprendidas entre los vértices 15 y 17, vértice 17, 6, y 2, todos ellos del deslinde practicado a instancias de D^a Margarita Ferrer Mayans (expte. nº 63-DP) y aprobado por O.M. de 28 de noviembre de 1.959.

Otro tramo definido por la perpendicular a la carretera de acceso al puerto trazada por el punto de intersección por el bordillo sur de la línea que une los vértices 2 y 3 del deslinde antes mencionado (expte. 63-DP) -perpendicular que surte sus efectos solo en el tramo de este vial- y el resto del tramo de la línea del mencionado deslinde entre los puntos 2 y 3 que no quedan afectados por el vial, el punto en que se une la intersección de este tramo por el borde interior de la acera norte y otro punto en que el borde de esta acera corta la perpendicular previamente establecida; sigue un tramo de línea de delimitación paralela a la acera del actual Passeig de la Marina, ubicado en el borde vallado de la parcela de la Autoridad Portuaria de Baleares, hasta alcanzar, a haces exteriores la línea de porches de dicho Passeig de la Marina pasando por el punto 5 del deslinde antes mencionado, su extremo donde desemboca la calle del Carmen del caserío de La Savina.

Sigue a continuación la línea poligonal definida por los vértices números 5, 4, 3 y 2 del deslinde practicado a instancias de la Administración y aprobado por O.M. de 26 de marzo de 1.965 (expte. 362-DP), correspondiendo el vértice número 5 al extremo de la alineación a haces exteriores de los porches antes citados.

Sigue a continuación una línea trazada por el vértice número 2 de este deslinde (expte. 362-DP) a la línea de porches ya citada, hasta alcanzar la prolongación de dicha línea; a partir de este punto se sigue la alineación ya definida por la línea de porches hasta alcanzar la línea del deslinde de la zona marítimo-terrestre, solicitado por "Salinera Española, S.A." y aprobado por O.M. de 31 de diciembre de 1.963 (expte. 226-DP) en un punto intermedio de su tramo **d.e.** Como dicho tramo coincide con el 1.320-1.321 del deslinde practicado por la Demarcación de Costas de Baleares (expte. DES/FO-01) actualmente remitido a la Dirección General de Costas desde el 4 de noviembre de 1.994 y pendiente de aprobación, también puede entenderse que hay un corto tramo entre el punto de intersección antes definido y el vértice 1.320 (o lo que es lo mismo el punto **e** del deslinde (expte. 226-DP) solicitado por Salinera Española, S.A. que forma parte del limite terrestre de la zona de servicio del puerto.

Sigue el tramo poligonal comprendido entre los vértices 1.317 y 1.320 del referido deslinde (*) de la Demarcación de Costas (expte. DES/FO-01), para, a partir de este vértice 1.317 y en dominio público continuar en una línea paralela al borde ya construido del Muelle de Ribera de la nueva dársena pesquera hasta alcanzar un punto en la prolongación del pantalán transversal de cierre de dicha dársena en su paramento interior; a partir de este punto se sigue la alineación de este paramento hasta encontrar el limite de la zona marítimo-terrestre según deslinde que se practicó de oficio por la Demarcación de Costas (expte. FO1/26), aprobado por O.M. de 17 de octubre de 1.975, hallándose el punto de encuentro entre los vértices números 2 y 3 de este deslinde en su tramo de 129,66 m. de longitud; sigue la línea por el remanente de dicho tramo de los vértices 2 y 3 para continuar hasta el vértice número 5 siguiendo el parámetro curvo, del lado del mar, del muro que pasa por los vértices 2 y 3; en el

vértice número 5 se cierra el límite de la zona de servicio del puerto mediante la perpendicular trazada por dicho vértice número 5 a la alineación de los vértices 4 y 5, hasta encontrar la línea de agua de las escolleras de protección del nuevo dique de la dársena pesquera y de su explanada.

1.7.2.- ZONA DE AGUA.-

La zona de agua se subdivide en dos: Zona I y Zona II, tal como previene el punto 7 del artículo 15 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

1.7.2.1.- Zona I.-

Queda definida por los cantiles de los muelles adosados al dique y al contradique así como los de ribera, espigones y pantalanos interiores, muelles en tacón de transbordadores y líneas de agua de las rampa varadero; el límite marítimo de la Zona I con la Zona II está constituido por la línea trazada desde el morro (luz número E-0253; latitud 38° 44,0'N; longitud 1°, 25,1'E) del dique de abrigo a 45° de su eje, hasta encontrar esta línea a la de agua de la escollera del contradique que abriga la dársena pesquera.

1.7.2.2.- Zona II.-

Las aguas de la Zona II se encuentra al nordeste de la Zona I.

1.7.2.2.1.- Definición del borde en mar abierto.-

El borde en mar abierto de la Zona II, tomando un sentido de oeste a este es el siguiente:

Desde la Punta N.W. del Islote de La Savina se sigue la demora de N.45°E reconocible por la baliza de recalada de La Savina (luz E-0252; latitud 38°, 44,2'N; longitud 1°,24,9'E) hasta alcanzar el paralelo de 38°, 44,4'N que se sigue hacia el este hasta encontrar la línea en dirección N.45°E, paralela a la que delimita dicha Zona II en su parte Oeste, y que arranca a 60 m. del quiebro del espigón de la dársena pesquera hacia la costa.

1.7.2.2.2.- Limite del borde fronterero a tierra.-

El borde fronterero a tierra de la Zona II esta constituido por la línea en dirección N.45°E, paralela a la que delimita dicha Zona II en su parte Oeste, y que arranca a 60 m. del quiebro del espigón de la dársena pesquera hacia la costa, con la excepción de que queda adosada a la Zona I o a la línea de agua en las obras de abrigo y ribera del islote de La Savina.

(*) (Dicho deslinde fue aprobado por Ordenes Ministeriales de 21 de noviembre de 1997 y de 19 de diciembre de 1997. Sin embargo, la sociedad mercantil Salinera Española, S.A., interpuso recurso contencioso-administrativo contra las referidas Ordenes Ministeriales aprobatorias del deslinde, siendo dicho recurso estimado por la Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional mediante sentencia de fecha 16 de noviembre de 2001. En virtud de la antedicha sentencia, el deslinde practicado resultó anulado en el tramo comprendido entre los hitos 1319 y 1320, y, en consecuencia, las parcelas 26846-02 y 26846-03, propiedad de Salinera Española, S.A., han quedado excluidas del dominio público marítimo-terrestre).

1.8.- USOS PREVISTOS.-

1.8.1.- DETERMINACIONES GENERALES.-

Las determinaciones generales en cuanto a usos que se incluyen en el presente Plan de Utilización contemplan los prevenidos en el epígrafe 1 de la circular de la Secretaría General de Puertos del Estado de 22 de marzo de 1.995 y se refieren a Usos Básicos y a Usos Específicos con las consecuencias que dicha calificación entraña conforme a lo expuesto en la mencionada circular cuyo texto se ha transcrito íntegramente en la Memoria.

Al encontrarse redactado el Plan Especial del Puerto y tener que estar coordinado el Plan de Usos con las Ordenanzas de Uso de dicho Plan Especial, se han recogido, con la doble calificación a que antes se ha hecho referencia contenida en la Circular de la Secretaría General de 22 de marzo de 1.995, los usos que se contemplaban en dicho Plan Especial cuya situación de tramitación y cuadro de determinaciones se recoge al final de epígrafe junto con el cuadro sintético de los usos contemplados en el Plan de Utilización, con una completa concordancia.

1.8.2.- USOS BÁSICOS.-

Asignando a las zonas de reserva (de uso futuro) aquel uso que resulta de lo expuesto en los epígrafes 1.5. y 1.8 se consideran los cuatro que seguidamente se definen:

1.8.2.1.- Comercial.-

Corresponde a la zona esencialmente destinada al habitual tráfico de mercancías, vehículos en transbordador y pasajeros con sus correspondientes zonas de depósito, almacenamiento, espera y estación marítima.

1.8.2.2.- Pesquero.-

Incluye la zona esencialmente destinada a la pesca profesional con sus correspondientes servicios portuarios accesorios como son el secadero de redes; zona de depósito de cajas, útiles, artes y efectos, almacenillos y locales, cámara frigorífica y sala de control y/o venta; servicios sanitarios y sociales; aparcamiento de vehículos y eventuales locales para venta de efectos náuticos; cafetería y oficinas relacionadas con la industria pesquera. Su línea de atraque podrá destinarse a embarcaciones menores en general en la parte no ocupada por las pesqueras que tendrán prioridad, y en tal supuesto, la zona frontera a la línea de atraque podrá tener los usos prevenidos en el epígrafe siguiente 1.8.2.3.

1.8.2.3.- Marítimo recreativo.-

También llamado "deportivo" aun cuando muy mayoritariamente corresponde a embarcaciones solo de recreo utilizadas para ocupar el ocio y no para actividades propiamente deportivas. Incluye las arcas de muelles para estos fines, las edificaciones afectas a los servicios propios de estas actividades como son las de cafetería, aseos, administración, vigilancia y control y locales para efectos náuticos y servicios relacionados con este tipo de flota y sus peculiares usuarios. Incluye tanto las instalaciones de la A.P.B. como las construidas y/o gestionadas por concesionarios.

1.8.2.4.- Complementario.-

Se incluye en este uso cuantos no han sido específicamente recogidos en los tres anteriores y que conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresarios con actividades de tipo comercial o industrial censados en el puerto, a aparcamientos generales, a instalaciones de mantenimiento, reparación o invernaje de embarcaciones menores o de recreo, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse a embarcaciones menores de cualquier tipo, sean de pasajeros, sean pesqueras, sean de recreo.

1.8.3.- USOS ESPECÍFICOS

Los usos básicos de los puertos de Baleares en general, que también se aplican al presente caso, y que antes han sido glosados se pueden subdividir, a efectos puramente dialécticos, para luego considerarlos de aplicación al puerto, en categorías o usos específicos conforme a los conceptos que seguidamente se exponen en función de la infraestructura de la zona.

1.8.3.1.- Del comercial.-

En muelles:

1.- Tráfico comercial de mercancías.

1.- Ro-ro. 2.- Contenedores. 3.- Convencional. 4.- Graneles sólidos con instalación especial. 5.- Graneles sólidos sin instalación especial. 6.-Graneles líquidos.

2.- Tráfico mixto.

1.- Líneas regulares de pasajeros. 2.- Tráfico local o de bahía para excursiones turísticas. 3.- De visitantes. 4.- De mercancías en régimen de transbordador (roll-on/roll-off). 5.- De mercancías en régimen de contenedores o de izada (lift-on/lift-off). 6.- De mercancías en buques convencionales (tráfico Tramp).

3.- Especial.

1.- Servicio puerto. 2.- Inactivos. 3.- Tráfico local. 4.- Pasajeros. 5.- Graneles sólidos o líquidos.

En depósitos:

1.- Para el tráfico de mercancías específicas. 2.- Para graneles sólidos o líquidos. 3.- Para el tráfico de pasajeros y de mercancía general (con vehículos en régimen de equipaje).

En edificios de terminales de transportes:

1.- Propias del transporte de pasajeros. 2.- Propias del transporte de mercancías. 3.- Mixtas del transporte de pasajeros y mercancías.

1.8.3.2.- Del pesquero

En muelles:

1.- Para artes de aparejo. 2.- Para artes de cerco. 3.- Para artes de arrastre. 4.- Para embarcaciones de pasajeros o de recreo en líneas de atraque desocupadas.

En depósitos:

1.- Para depósito de útiles de pesca. 2.- Para depósito de cajones y envases. 3.- Aparcamientos.

En edificios:

1.- Para lonjas de pescado y cámaras frigoríficas. 2.- Para almacenillos de útiles y enseres de pesca y 3.- Locales y despachillos para armadores.

1.8.3.3.- Del marítimo recreativo.

En muelles:

1.- Embarcaciones con base en el puerto. 2.- Embarcaciones de paso o transeúntes.

En depósitos:

1.- Para depósito en seco de embarcaciones (puerto seco). 2.- Para invernaje en seco.

En edificios:

1.- Servicios sanitarios, vestuarios, duchas y demás relacionados con la higiene. 2.- Cafetería y locales para restauración. 3.- Locales comerciales y de administración y para servicios a los usuarios.

1.8.3.4.- Del complementario

En muelles:

1.- De embarcaciones para servicios del puerto de la propia administración. 2.- Para buques inactivos. 3.- Para reparaciones o desguaces. 4.- Para prestación de servicios administrativos. 5.- Para armamento. 6.- Para pesca o recreo en líneas remanentes.

En depósitos:

1.- Para acopio de materiales o maquinaria no relativas al tráfico mercantil. 2.- Para mantenimiento y reparación de embarcaciones. 3.- Para depósito para el almacenamiento de cascos de embarcaciones de pesca, de recreo y de tráfico local.

En instalaciones especiales:

1.- Varaderos de arrastre y elevadores. 2.- Astilleros de pequeñas embarcaciones. 3.- Terrazas fronteras a edificios. 4.- Instalaciones de izada. 5.- Infraestructura general.

En infraestructura general:

1.- Estaciones transformadoras. 2.- Estaciones de impulsión de aguas potables o residuales. 3.- Básculas.

En edificios de equipamiento:

1.- Para la administración portuaria en general y servicios generales. 2.- Para servicios de seguridad. 3.- Para servicios asistenciales. 4.- Para servicios culturales. 5.- Para servicios educativos relacionados con el quehacer portuario o marítimo. 6.- Para servicios diversos sin especificar pero incluidos en el punto 6 del artículo 3 de la Ley 27/1992.

En edificios propios de actividades y usos auxiliares:

Se trata de aquellas actividades complementarias de las que han sido relacionadas en usos anteriores y que cabe especificar según sigue, a título de puro ejemplo.

1.- Almacenes, talleres, laboratorios, centros de asistencia inmediata en casos de accidente. 2.- Oficinas tanto para los servicios de la Administración como de los empresarios o titulares de contratos de gestión de servicios portuarios. 3.- Comercios, bares, cafeterías y restaurantes. 4.- Dependencias de guardas o personas directamente vinculadas al servicio que les exige su presencia en el puerto. 5.- Locales sociales tanto para los diversos Sindicatos como para actividades del personal, tanto de la Autoridad Portuaria como de empresas vinculadas a los servicios portuarios. 6.- Edificios para usos sin especificar pero correspondientes a los conceptos anteriores e incluidos en las actividades prevenidas en el punto 6 del artículo 3 de la Ley 27/1992.

1.8.3.5.- Comunes.

Aunque no se trata de usos específicos propiamente asignables a los usos básicos, sino más bien a usos que vienen obligados por la morfología de las infraestructuras o bien por infraestructuras de carácter general, cabe consignar los usos específicos que a continuación se reseñan, también solo a efectos puramente dialécticos y que pueden pertenecer a diversos usos básicos a la vez:

1.- Suelo viario. 2.- Zonas ajardinadas (que pueden ser espacios ajardinados accesibles o espacios abiertos o asimilados o isletas medianas y bordes ajardinados). 3.- Línea costera, que puede estar constituida por: 3.1).- Playa, 3.2).- Ribazo. 3.3).- Mantos de escollera natural o bloques de hormigón.

1.8.4.- RELACIÓN DE LOS USOS BÁSICOS CON LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS USOS ESPECÍFICOS.-

1.8.4.1.-Muelles.-

1º.- Tráfico comercial de mercancías.-

Se trata de un concepto genérico que abarca tanto el tráfico con transbordadores como el de contenedores o el de buques convencionales y todo ello tanto en terminales múltiples como específicas; incluye también toda clase de graneles tanto sólidos como líquidos. Dadas las características del tráfico de los puertos de las Islas Baleares donde no se acusa ninguna cualidad específica que justifique una asignación de un uso básico para ella se recogen de este modo las distintas terminales comerciales en el solo uso básico de "COMERCIAL" lo que ha de permitir la transferencia de unos usos a otros sin necesidad de la modificación del Plan de Utilización.

2º.- Pesca.-

Se incluye toda clase de pesca profesional con sus correspondientes espacios para la operación de embarque y desembarque con el mismo criterio seguido para el tráfico comercial de mercancías; es decir los espacios para depósito o para secado de redes se consideran en el mismo uso básico que es el de "PESQUERO".

3º.- Tráfico mixto.-

Se refiere al caso de que no se trate de mercancía general pura, es decir que el buque sea también de pasajeros, como sucede en gran parte de las líneas regulares que informan la práctica totalidad del tráfico de las Islas Baleares; puede darse pues en este caso el tráfico de los buques correo típico de las Islas donde en unas ocasiones hay preponderancia de los pasajeros y en otra de las mercancías, e, incluso, pueden existir viajes de una sola de éstas clases de tráfico. Se incluyen pues en el uso básico "COMERCIAL".

4º.- Recreo.-

Se trata en realidad de las "Dársenas deportivas" llamadas así aunque más bien deberían titularse para embarcaciones de recreo, pues prevalece el barco de recreo sobre el puramente deportivo. Dentro de las denominaciones que históricamente se han dado a este tipo de instalaciones conforme a las calificaciones de la derogada Ley de Puertos Deportivos, se encuentran tanto las tipologías de infraestructuras de muelles para embarcaciones de paso como de base así como las de mantenimiento y reparación si bien, en este último caso, hay cierta clase de actividad mixta con las embarcaciones menores en general (pesca y tráfico interior). Se incluyen en el caso básico "MARITIMO-RECREATIVO".

5º.- Especial.-

Muelles que reciben esta calificación de "especial" son aquellos que se destinan a actividades de la propia Administración -como son las flotas afectas a los distintos servicios de control, vigilancia, mantenimiento y reparación y los servicios administrativos- algunos de tráfico local y de pasajeros e incluso de graneles; se trata pues de "un cajón de sastre" que recoge todos aquellos muelles que no pueden atribuirse a los cuatro epígrafes anteriores. Forman parte del uso básico "COMPLEMENTARIO".

1.8.4.2.- Depósitos.-

Los usos de los depósitos -todos en el uso básico "COMERCIAL"- se dividen en las siguientes clases:

1º.- Descubiertos.-

Que son aquellos en los cuales se produce una asignación concreta pero sin estar ni cubiertos y abiertos, ni cubiertos y cerrados.

2º.- Cubiertos y abiertos.-

Es decir aquellos en los cuales existe una cubierta pero no muros de cerramiento.

3º.- Cubiertos y cerrados.-

Es decir aquellos en los que el espacio cubierto queda cerrado por muros que llegan hasta la altura suficiente para impedir el paso y el recinto se dota de puertas de cierre.

4º.- Mixtos.-

Es decir aquellos en los cuales se dan las dos circunstancias anteriores de un modo simultáneo en ámbitos adyacentes.

5º.- Silos.-

Son las clásicas construcciones de este tipo destinadas al almacenamiento de graneles sólidos.

1.8.4.3.- Edificios.-

Aun cuando no todos los edificios están totalmente determinados de un modo específico se han recogido en las correspondientes plantas de los planos aquellos edificios que de un modo predeterminado se encuentran ya construidos o en una previsión de construcción inmediata.

Por consiguiente el no consignar expresamente este uso en las demás infraestructuras, como son la estructura 1.8.4.1., la 1.8.4.2. y la 1.8.4.4. que sigue no implica que en éstas no se pueda establecer ningún tipo de edificio sino que, como se detalla en el Plan Especial, se pueden construir aquellos conexos con el uso básico a que la infraestructura corresponde y con las determinaciones urbanísticas que dicho Plan Especial señala.

Se trata pues solo aquí de establecer un uso específico para determinados edificios concretos, que se especifican en la Hoja de Planos nº 6, sin implicar ello que no puedan existir edificios en los epígrafes antes expresados. Siempre, y en todo caso, arregladamente a las determinaciones del Plan Especial.

Los usos específicos son los siguientes:

1º.- Terminales de transporte.-

Son edificios destinados básicamente al transporte en líneas regulares y que, en consecuencia, albergan generalmente estaciones marítimas y accidentalmente tinglados o almacenes para mercancías todos ellos correspondientes al uso básico "COMERCIAL"; también se integran en este tipo de edificios los destinados al control de las capturas de pescados donde se inicia o prepara el transporte de los mayoristas, correspondiendo al uso básico "PESQUERO".

2º.- Edificios de equipamiento.-

Se trata de todos aquellos edificios que en la zona portuaria y para los fines portuarios tienen usos similares a los que, con este calificativo, son de común recogida en los instrumentos urbanísticos y por ello conciernen a edificios de la Administración, asistenciales, culturales, educativos y otros servicios diversos, o incluso sin especificar propios de las previsiones del artículo 3.6. de la Ley 27/92. Corresponden al uso básico "COMPLEMENTARIO".

3º.- Edificios de actividades y usos auxiliares.-

Son aquellos edificios expresamente destinados a actividades relacionadas con servicios prestados al amparo del artículo 67 de la Ley 27/1992 y en consecuencia afines a comercios, bares, cafeterías, restaurantes, dependencias propias del servidor del servicio (casa de guardas y técnico mecánico de señales marítimas), locales sociales, etc. También se recogen los edificios destinados a talleres de mantenimiento y conservación. Corresponden bien al uso básico "COMPLEMENTARIO" bien al "MARITIMO RECREATIVO".

1.8.4.4.- Instalaciones Especiales.-

Dentro de las instalaciones del uso básico "COMPLEMENTARIO" son aquellas inherentes a los servicios específicamente portuarios, o bien generales y urbanos cuya ubicación necesariamente ha de encontrarse en el puerto por razones topográficas. Se encuentran entre las instalaciones especiales del uso básico:

1º.- Varadero.-

Se trata de varadero en un sentido amplio donde se recogen no solamente las rampas sino también los espacios o patios destinados a depósito de embarcaciones (zonas servidas por travel-lift o elevadores).

2º.- Astilleros.-

Cuya utilización se distingue de la anterior por el hecho de que se trata de construcción de embarcaciones y no solo de su mantenimiento; son espacios que se explotan generalmente por concesionarios.

3º.- Terrazas no edificables.-

Se trata de terrazas abiertas conexas con inmuebles fronteros a la zona de servicio, o incluidos en esta, donde se producen ocupaciones en régimen de concesión temporal con

instalaciones desmontables, para cafetería o bares, tiendas de efectos turísticos o náuticos, alquiler de vehículos, revistas y similares).

4º.- De barcos de recreo.-

Son las instalaciones especiales de embarcaciones de recreo o deportivas no específicamente destinadas al punto 1.7.4.1., lo cual no significa que en los usos de varaderos no puedan servirse embarcaciones de recreo (puertos secos).

5º.- Instalaciones de Infraestructura.-

Se refiere a estructura básica urbana que ha de encontrarse por razones topográficas en el Puerto o por razones de ubicación por proximidad; incluye las estaciones de transformación de energía eléctrica; las de impulsión de aguas residuales; las básculas, las paradas de autobuses y otras similares.

6º.- Instalaciones recreativas.-

Que incluye todas aquellas que puedan tener cabida al amparo del punto 6 del artículo 3 de la Ley 27/92 y no incluidas en puntos anteriores.

7º.- Otras.-

Aquellas de carácter muy especial que no puedan tener cabida en ninguna de las seis anteriores.

1.8.4.5.- Espacios libres de edificación.-

No debe confundirse este epígrafe con el concepto de "espacios libres" de carácter urbanístico y que se refiere al porcentaje que ha de destinarse en los planes generales o parciales para parques y jardines públicos. Se trata aquí de espacios masivamente ocupados sea por la red viaria sea por las zonas ajardinadas sea por los ribazos o líneas costeras donde no puede existir ningún tipo de edificación. Se hallan en cualquiera de las cuatro zonas de los usos básicos. Se subdivide en las siguientes:

1º.- Suelo viario.-

Que recoge todos aquellos espacios específicamente destinados a red viaria no incluyendo por consiguiente aquellos de las zonas de depósito o de las instalaciones especiales que de un modo circunstancia tienen una utilización para viales pero que no son generales.

Caben, entre estos viales, tanto los interiores como los exteriores, así como las zonas de aparcamiento de cualquier género y régimen, las pistas para bicicletas y los pasos peatonales.

2º.- Zonas ajardinadas.-

Son aquellos espacios, normalmente para unir la zona portuaria con la ciudad o diversas zonas portuarias entre sí de un modo armónico que, con formas más o menos irregulares, se destinan a jardines sin que ello impida su posible transformación parcial o total en red viaria o en aparcamientos.

Entran pues en estas zonas ajardinadas los espacios destinados a isletas, las medianas, las franjas ajardinadas de separación de viales, las plazas o espacios abiertos complementarios de los muelles y demás similares.

3°.- Línea costera.-

Se trata de zonas inaprovechables para cualquier tipo de actividad portuaria como son los ribazos, las escolleras de los diques o de las explanadas protegidas, los muros de defensa y playas.

Todo ello sin perjuicio de que en aquellas playas de posible utilización como tales puedan tener este uso con sujeción a las Normas que regulan la ordenación de playas dictadas por la Dirección General de Costas.

4°.- Depósito de útiles de pesca, reparación y secado de redes.-

Son los específicos para este tipo de actividad sin perjuicio de que se combinen con espacios ajardinados contando cada uno de los ámbitos en su propio uso.

5°.- Otros.-

Se incluyen estos usos de los espacios libres de edificación aquellos otros que no puedan tener cabida en los conceptos anteriores y que de un modo expreso se señalen.

1.8.5.- APLICACIÓN AL PUERTO.-

En el adjunto cuadro, y en concordancia con la hoja de planos nº 6, se han expuesto las aplicaciones de la superficie terrestre a cada uno de los cuatro usos básicos que han sido antes enumerados y definidos. Si existieran espacios de reserva prevenidos para algunos de estos usos básicos, también se han especificado totalizando la superficie final que, en base a las previsiones, correspondería a cada uno de los usos. Cuando existen diversas zonas o áreas con el mismo uso básico, se ha puesto esta circunstancia de manifiesto a través de la pertinente sigla del plano.

Aunque se hayan especificado posibles usos específicos o categorías, conforme a la norma ello no tienen más efectos que puramente indicativos o informativos; ahora bien, debe expresarse por su relativa importancia en cada una de las dos zonas que la de usos complementarios M.1. se destina esencialmente a aparcamientos y servicios de la Administración o comerciales, mientras que la de usos complementarios M.2. tiene un acusado carácter de auxiliar de la zona marítimo recreativa por ubicarse en ella las instalaciones de mantenimiento y reparación amén de los servicios complementarios a las embarcaciones menores, tanto de recreo como de pesca.

CUADRO DE SUPERFICIES DE USOS BÁSICOS DEL PUERTO DE LA SAVINA

Plano n° 6	Área	Uso Básico	Sigla Plano	Finalidad (.)	Superficie m²
Hoja única	1	Comercial	C-1 C-R C-C	Propia De reserva en tierra Comunes Total	9.633 3.670 10.068 <hr/>23.371
Hoja única	2	Pesquero	P-1 P-C P-R	Propia Comunes De reserva en tierra Total	7.152 2.953 649 <hr/>10.754
Hoja única	3	Marítimo Recreativo	R-1 R-C	Propia Comunes Total	11.558 4.134 <hr/>15.692
Hoja única	4 y 5	Complementario	M-1 M-2 M-R M-C	Propia Propia De reserva Comunes Total	10.588 8.174 11.461 14.479 <hr/>44.702
TOTAL SUPERFICIE EN M²					94.519

(.) "Propia" cuando la superficie del área está ya estrictamente afecta al uso básico; "De reserva" cuando no está aun afecta pero en la prevista reserva corresponde a este uso; "Común" cuando se trata de superficies incluidas en el área pero que son de uso general (viales generales, etc.) o de efecto general (escolleras de protección, diques de abrigo, etc.)

1.9.- VIGENCIA Y MODIFICACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN.-

1.9.1.- VIGENCIA.-

Las determinaciones del Plan de Utilización 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 en el Boletín Oficial de las Islas Baleares (B.O.I.B.).

1.9.2.- MODIFICACIÓN SUSTANCIAL.-

Se consideran que concurren las condiciones de una modificación sustancial cuando así lo estime la Autoridad Portuaria de Baleares conveniente para el interés general y, en todo caso, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a).- Inadecuación del Plan de Utilización para el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria.

b).- Aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones.

c).- Incremento o disminución sustancial del volumen del tráfico de mercancías.

d).- Previsión por la Autoridad Portuaria de la necesidad de introducir usos diferentes a los establecidos en el Plan de Utilización, en las áreas de la zona de servicio, de modo que supongan alteración de los usos básicos asignados por aquel, o realización de ampliaciones de infraestructuras portuarias que no impliquen modificación de la delimitación terrestre de la zona de servicio, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:

d1).- La superficie modificada, que se amplía, exceda del 20% de la superficie total de la zona de servicio.

d2).- Cuando se alcance el umbral citado por acumulación de ampliaciones y no se hubiera procedido a una modificación del Plan de Utilización.

1.9.3.- MODIFICACIÓN PUNTUAL.-

Se considerarán modificaciones puntuales en el Plan de Utilización las que no supongan alteración de su superficie en más de un 20% de la superficie total de la zona de servicio.

Cualquier otra modificación tendrá el carácter de modificación sustancial como se ha expresado en el epígrafe 1.9.2.

1.9.4.- PROCEDIMIENTO DE MODIFICACIÓN DEL PLAN.-

Las modificaciones sustanciales del Plan de Utilización se ajustarán a las mismas reglas y procedimientos que se aplican para su aprobación.

La construcción de infraestructuras portuarias que no impliquen modificación de la delimitación terrestre de la zona de servicio en la proporción establecida en el número 3 de este apartado, aunque impliquen el relleno de parte de la zona de las aguas del puerto, no supondrán modificación sustancial del Plan de Utilización. Una vez construidas se les

asignará un uso básico si no se halla previsto en el de reserva, y su plano de planta se adjuntará a la documentación del Plan de Utilización como un anexo.

La virtualidad del pase al uso básico de los espacios así prevenidos como de posible reserva en agua, se realizará mediante la aprobación de los correspondientes proyectos de obras del puerto, de acuerdo con lo previsto en el punto 1 del artículo 21 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre. Dicha aprobación no exigirá la modificación del Plan de Utilización, debiendo incorporarse a este, como anexo, el referido plano de planta del proyecto debidamente aprobado.

Las modificaciones puntuales así aprobadas se incorporarán a la documentación del Plan de Utilización como un anexo, debiendo quedar referencia suficiente en todas las páginas, del Plan de Utilización, a que afecte su contenido.

1.10.- DOCUMENTOS DE QUE CONSTA EL PRESENTE PROYECTO DE PLAN DE UTILIZACIÓN.-

El presente Plan de Utilización consta de los siguientes documentos:

**DOCUMENTO N° 1.- MEMORIA,
con los siguientes ANEXOS:**

ANEXO N° 1.- Fotografías históricas del Puerto de La Savina.

ANEXO N° 2.- Cuadros de tráfico (tomados de la Memoria de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1.994).

ANEXO N° 3.- Previsiones de tráfico (acordadas entre la Autoridad Portuaria de Baleares y Puertos del Estado).

ANEXO N° 4.- Exposición genérica de los indicadores utilizados en el método empírico de planificación de terminales portuarias.

ANEXO N° 5.- Indicadores de planificación de puertos (recopilados por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos).

ANEXO N° 6.- Indicadores de planificación de puertos procedentes de la UNCTAD.

ANEXO N° 7.- Diversos indicadores portuarios extraídos de las memorias de los puertos españoles.

ANEXO N° 8.- Modelos de fichas utilizadas para los cálculos de capacidad de terminales de tráfico único o tráfico múltiple.

ANEXO N° 9.- Actualización de indicadores portuarios.

**DOCUMENTO N° 2.- PLANOS.
con las siguientes HOJAS:**

HOJA N° 2.1.- Plano de situación

HOJA N° 2.2.- Delimitación actual de las aguas del puerto

HOJA N° 2.3.- Delimitación de la zona de servicio terrestre actual

HOJA N° 2.4.- Delimitación futura de las aguas del puerto

HOJA N° 2.5.- Delimitación de la nueva zona de servicio terrestre

HOJA N° 2.6.- Atribución de usos.

1.11.- CONSIDERACIÓN FINAL.-

El presente Proyecto de Plan de Utilización ha sido redactado con intervención de las diferentes Unidades de la Autoridad Portuaria de Baleares, tomando como base los estudios actualizados y material utilizado, tanto para la formación del Proyecto de Plan Especial del Puerto como para el replanteo y amojonamiento de los límites de la zona de servicio del puerto actualmente aprobada, habiendo intervenido en la redacción -con adecuación a los criterios señalados por el Director D. Ángel Matías Mateos, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos-, el Jefe de Departamento D. Fernando Berenguer Reula, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, el Arquitecto Técnico Jefe de la pertinente unidad de la Autoridad Portuaria de Baleares, D. José I. Arroyo Cabeza, el becario de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Catalunya D. Juan Salvador Iriarte y, como asistencia técnica, el Profesor Titular de Universidad (exc.) en Infraestructura del Transporte, Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Rafael Soler Gayá, amén del personal técnico y auxiliar afecto a las respectivas unidades del Ente Público.

Palma de Mallorca, a 24 de mayo de 2.002.

El Director,

El Jefe de Departamento,

El Jefe de Unidad,

Fdo.: Ángel Matías Mateos. Fdo.: Fernando Berenguer Reula. Fdo.: José I. Arroyo Cabeza.