

PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE MAHÓN

AJUSTADO

1.- MEMORIA

1.1.- INTRODUCCIÓN.-

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 Mahón 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; por ello no se aprueba por la Autoridad Urbanística (Comisión Insular de Urbanismo de Menorca) hasta el 17 de marzo de 1.995 y ello, aún, dejando en suspenso la parte correspondiente a la ribera de Es Castell, por el doble motivo del desajuste del Plan General y de la existencia de un Plan Energético no concluso que ha de influir en la determinación del Terminal de combustible que en definitiva se adopte.

La carencia -en parte del puerto- de este instrumento provoca 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 parcialmente (Es Castell) en trámite, 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 ligeras rectificaciones de hecho de la zona de servicio del Puerto, que no cuentan aún con el correspondiente apoyo 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" a los que se atiene 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.- 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.*

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.*

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.*

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 Secretaria 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 -aprobado para Mahón- y actualmente en curso de tramitación para Es Castell y 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; debidamente puestos al día se recogen en los Anexos 3º y 7º. La ausencia de definición del futuro terminal de combustibles induce a considerar -si quiera provisionalmente- el últimamente propuesto por la Autoridad Portuaria de Baleares.

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 como espacios de reserva.

Se recogen pues aquí, los usos actuales más aquellos nuevos compatibles con las nuevas infraestructuras existentes o previstas en el bien entendido de que la eventual aprobación del Proyecto de Plan Especial y la ejecución paulatina de las infraestructuras nuevas que contiene habrán de ir produciendo los pertinentes efectos de cambio de utilización prevenidos en el presente Plan.

A título puramente informativo se recogen en el Epígrafe 1.8. los cuadros de determinaciones que tiene el Proyecto de Plan Especial y las 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 Anexo 5º 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 incorporación de nuevos espacios a la zona de servicio del puerto o bien 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 limitación 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 Fases I que estudió 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 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, tienen 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.

La justificación de estos espacios resulta de la comparación del límite de la zona marítimo-terrestre de la ribera del Puerto y el propuesto límite de la zona de servicio del Puerto, coincidente o no. En el Epígrafe 1.2. de la presente Memoria se recogen los correspondientes deslindes y sus aprobaciones.

1.2.- ANTECEDENTES.-

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

1.2.1.1.- Antecedentes históricos.-

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

Los espacios portuarios eran 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, a través de las peculiares instituciones de las Islas Baleares, constitutivas de uno de los reinos de España -con escasa intervención de los gobiernos propiamente municipales- adoptándose las principales decisiones, por lo que concernía a la realización de nuevas infraestructuras, por los representantes de la Autoridad Real, y, en lo referente a las normas de uso o explotación, por aquellas entidades que tenían a su cargo la administración, vigilancia o control del negocio marítimo.

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 Puerto y la Ciudad, que, en cierto modo, vivían sus respectivas vidas con escasa preocupación del uno por la otra, o viceversa. A ello contribuía, a no dudar, la configuración topográfica, con la ciudad sobre un escarpe o acantilado y las infraestructuras portuarias abajo.

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

Hasta la promulgación de esta disposición las obras se realizaban con fondos de muy diversa procedencia y con intervención totalmente diferente según la ocasión y los casos. A partir de esta Real Cédula se establecen los grandes principios que han venido siendo una constante con posterioridad para la ejecución de toda obra pública, a saber: 1º) la existencia de un proyecto previo debidamente aprobado por la autoridad competente (en este caso la Real); 2º) la existencia de un control de los fondos que se aplican a esta obra y de los cuales se debe disponer con anterioridad para poder iniciarla (la actual aprobación económica de las obras), y, por último, 3º) la necesidad de un control durante su realización y de final que asegure la ejecución de las obras con arreglo a los presupuestos aprobados y al proyecto también aprobado al principio (la actual inspección y reconocimiento final). Estos tres principios no requerían de más requisito que señalar cuales eran las autoridades competentes en cada caso y

la procedencia de los fondos que se aplicaban. En lo concerniente a lo primero los facultativos de la Armada eran los encargados de la realización de los proyectos y de la dirección de las obras hasta 1851 en que, creado el antiguo Ministerio de Fomento, pasan estas atribuciones facultativas a los ingenieros civiles, o ingenieros de caminos, canales y puertos. Se admite implícitamente que el proyecto sometido a aprobación no puede ser combatido, alcanzada ésta, por ninguna otra autoridad, a la que no cabe sino la representación o queja ante el Rey, en su caso.

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

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

La creación por Real Decreto de 22 de Julio de 1928 de la Comisión Administrativa de Mahón tuvo nula incidencia en la relación Puerto-Ciudad aún cuando, por la formación de los respectivos órganos colegiados -con intervención directa del Ayuntamientos- cabría haber esperado mejores frutos en este sentido; su fin esencial consistía en formar la infraestructura de los puertos, es decir, la realización de obras y no se tuvo una conciencia clara de los importantes aspectos tanto de su correcta gestión como de la relación del Puerto con la Ciudad. Su supresión por O.M de 11 de noviembre de 1939 con la consiguiente integración del puerto de Mahón en los de la C.A.G.P. creada por Decreto de 26 de abril de 1939 no influyó pues en estos aspectos.

La nueva legislación del siglo XIX establece ya para los puertos los conceptos de "interés general" y de "interés local", con su correspondiente consecuencia en la clasificación del puerto -que en principio debía ser por Ley- y, a fin de cuentas, en la definición de quien debía correr con los gastos de su construcción, mantenimiento y explotación: el Estado en el primer caso, y el Ayuntamiento (o Diputación) en el segundo. Esta clasificación acabó siendo fijada por Decreto y el periodo comprendido entre el final del siglo pasado y mediados del XX 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 Mahón es declarado de interés general de primer orden en 6 de julio de 1882.

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 el de la capital de la isla de Menorca; igual actitud, en relación con esta zona de servicio, adopta las Comisión Administrativa de Mahón.

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

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

La precisa determinación de la zona de servicio del puerto no llega a producirse formalmente en Mahón con más de cien años de retraso, pero al estudiarse en 1963 ya se incluyen, con un concepto más amplio e integral, no solo los espacios necesarios para la operación portuaria estricta sino también todos aquellos que pueden ser dedicados a actividades complementarias como son la de las instalaciones de mantenimiento y reparación de buques o embarcaciones, la de depósitos, la de las infraestructuras para embarcaciones

menores de pesca y de recreo, viales generales y específicos, aparcamientos y espacios lúdicos.

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 no habría de resolverse formalmente hasta la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, aunque bien es cierto que la legislación urbanística ya preveía para la planificación de las infraestructuras dedicadas al transporte marítimo la figura del "plan especial", instrumento de prácticamente nula aplicación hasta muy recientemente.

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

La paulatina creación de nuevas infraestructuras dedicadas al tráfico mercantil da lugar a terminales especializados de cierta importancia cuyos problemas de explotación se ponen de manifiesto al llegar la década de los años 40; esta circunstancia unida a la preocupación por la seguridad, tanto de personas como de mercancías, que ya priva en la época, y a la correcta gestión aduanera, da lugar al célebre Decreto de 11 de diciembre de 1942 que prevé el cerramiento sistemático de las áreas portuarias dedicadas a los diferentes tráficoes. Esta disposición, o mas bien su ejecución, fue objeto de agrias y veladas críticas en Palma, único puerto balear en el que se aplicó. En Mahón, a pesar de haber aduana, se ignoró. Hoy existe implantado solo en los muelles del Cos Nou y, en parte, en los de Poniente.

1.2.1.4.- La creciente tensión en la relación.-

Es a partir de los años 80 cuando aparece ya una cierta tensión en la relación Puerto-Ciudad, acaso originada, en parte, por las importantes obras que se abordan; pero también es preciso tener presente las nuevas disposiciones legales de tipo urbanístico que ya se plasman en la Ley del Suelo de 1976 donde se contemplan instrumentos que involucran directamente a las planificaciones en obras portuarias, antes sólo expresamente contempladas en la legislación de Obras Públicas. El Ayuntamiento aborda su PGOU incluyendo al puerto, que no tiene ni Plan Especial ni siquiera zona de servicio aprobada habiéndose de aplicar, para su definición, como hoy, el criterio manifestado por el último párrafo del artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928.

Otra causa de que se origine esta tensión se deriva del diferente concepto de "planificación" procedente de la clásica legislación de Obras Públicas en comparación con la Urbanística. Este punto no llegó a ser salvado pues se producía un doble fenómeno. Por una parte, las planificaciones de infraestructuras portuarias, objeto de aprobación por el Ministerio de Obras Públicas al amparo de la Ley de Puertos de 1928, ignoraban más o menos inconscientemente la legislación urbanística, y, por otra parte, los planificadores urbanísticos - que de ordinario se movían dentro del mundo municipal- ignoraban las planificaciones de infraestructuras portuarias. Por ello al intentar llevar a término alguna de las dos partes una acción no concordante con la respectiva planificación de la otra se producían las primeras incidencias, aunque no tuvieran mas relevancia que las del punto de vista competencial, con ausencia real de escollo; se trataba, substancialmente, de si se reconocía al Puerto el

"dominium" o el "imperium" en la zona portuaria y cuando se dice el Puerto obviamente se trataba en realidad del Estado.

Y aunque, en general, el buen sentido de los intervinientes daba correcta y puntual solución a los problemas planteados, la ausencia de un instrumento institucionalmente reconocido y aceptable por ambos producía cierta situación de tensión que anterior e históricamente no se había presentado. La experiencia mostró que con la legislación sectorial de Obras Públicas aplicable no se podían resolver las cuestiones planteadas de un modo general desde el punto de vista urbanístico, tanto por lo que se refiere a la aprobación de infraestructuras como de usos.

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 y ausencia de regulación de usos. En el Estado Liberal decimonónico, fuertemente centralizado y de estructura napoleónica, la decisión se tomaba por el Ministerio de Fomento, o por los que, con diversas denominaciones, le sucedieron, con escasa o nula intervención de Ayuntamientos y Diputaciones.

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

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

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

Es precisamente a lo largo de la década de los años 60 cuando los ayuntamientos van teniendo conciencia de las previsiones de la Ley del Suelo de 1956 y de como quedan involucrados los puertos; nacen así, no sin un periodo de discusión, las primeras ideas sobre las "competencias concurrentes" en el ámbito portuario rompiendo con una tradición interpretativa secular que contemplaba los "Planes Generales de Obras Públicas" como

instrumentos totalmente autónomos y únicos necesarios para dar vía libre a las grandes inversiones.

Esta necesidad de coordinación se pone aún más de manifiesto en aquellos puertos como el de Mahón 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 mudo de comunicaciones que constituye su núcleo.

El puerto de Mahón no escapó a esta regla pues la formación de modestos muelles de ribera fue el primer aprovechamiento del litoral de las aguas abrigadas, y es, de hecho, un vial o una calle donde, por el lado de mar, se encuentran 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 y, tras la realización de las correspondientes obras por el Puerto, con un muelle o vial. El espacio portuario se compone pues de dos partes: la antigua zona marítimo-terrestre y la "tierra" ganada al mar.

En este ámbito espacial, con un lado en el límite de la propiedad privada y con otro lado en el espejo de agua coexiste un vial de acceso, de desarrollo paralelo a los muelles, con una multiplicidad de usos de carácter mas o menos portuario. Por dos de los antecedentes expuestos: nula o escasa intervención de los municipios en la formación de los primitivos núcleos y tradición de aprovechamiento de los viales generales para construir, 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.

Una solución de este tipo era inimaginable tanto para el Puerto como para el Ayuntamiento cuando se inició la gestación de estos muelles-calle ya en el siglo XVIII y, tanto las técnicas de planificación como la tradición de la época no la propiciaban. Lo cierto es que por el Puerto se encontró o bien toleró, sin precaución o cautela alguna, la apertura de huecos y de accesos a los muelles llamados "andenes" -evidentemente abiertos- admitiendo, sin reconocerlo, una servidumbre de paso y de acceso, causa prístina de muchos problemas actuales. Esto sucedió en la parte interior del Puerto de Alcudia. El Puerto, pues, con su desarrollo litoral, crea "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.

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

Este caso es prácticamente la regla general del puerto, y, así se encuentra 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 embarque y desembarque de pasajeros, cuando no se trata de un simple muelle de atraque de embarcaciones menores de pesca o de recreo.

b) El muelle constituye, a su vez, una calle, al igual que el resto de Palma, a la que dan las fachadas de las diferentes casas de propiedad privada y cuyos usos, en general, no son ya afines con la actividad portuaria sino más bien propios de cualquier calle de 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 relaciona parajes alejados tanto del muelle como de la propia población, coexistiendo un vial, de la Comunidad Autónoma que soporta una importante circulación de vehículos 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 en los más de los sitios físicamente posible- separar el tráfico portuario con su propio vial del resto de los usos, a saber el vial general y el uso urbano. Por ello es ineludible en este caso que este Paseo o muelle de Ribera -como quiera llamársele- sea polivalente y preste servicio tanto para el atraque de embarcaciones menores, o para la llegada y salida de pasajeros de excursiones marítimas, como para la circulación general, y también para servir de acceso a los diferentes inmuebles ubicados en parcelas de propiedad privada en la parcelas colindantes.

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

La afluencia turística a la zona portuaria, el atractivo que siempre éstas ha tenido, y el haberse puesto de moda como parajes de actividades lúdicas o recreacionales, ha complicado aún más la situación pues las relativamente escasas posibilidades de espacio han exigido obras de ampliación para disponer terrazas o paseos con una sección tipo que, en términos generales, podría definirse como: 1) muelle-paseo; 2) calle-vial; 3) aparcamiento-terrazza-acera. Todo ello entre el espejo de agua y los inmuebles fronteros de propiedad privada, y siempre con la "bête noire" de los aparcamientos acompañando.

1.2.1.7.- 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, 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 o el Texto refundido de 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 municipio planifica unilateralmente las infraestructuras portuarias, con un práctico divorcio, de hecho, de la C.A.G.P. primero y de la Junta del Puerto del Estado en Baleares después.

Las discrepancias de fondo que se plantean entre el Puerto y la Ciudad en la redacción de estos proyectos de planes derivan, por una parte, de las diferentes filosofías que se contemplan sobre el contenido del ámbito portuario y, por otra parte, de la distinta visión de los posibles diversos colectivos profesionales que privan en la redacción de los instrumentos según procedan del ámbito portuario o del municipal, con visión más ingenieril en el primer caso, y más arquitectónica en el segundo.

Cuando la iniciativa para planificar las instalaciones portuarias fue municipal, (P.G.O.U) los contactos existentes entre los equipos redactores del Ayuntamiento y los Organismos Portuarios son escasos e insuficientes y, por ello, se creó una situación algo conflictiva al tramitar el proyecto de plan, en el que se llega a una situación transaccional que no resuelve el problema de fondo que ha de esperar al Plan Especial; cuando la iniciativa para la redacción de cualquier Plan es portuaria -en este caso se trata naturalmente de "un Plan Especial"- los contactos informales son más frecuentes pero los conflictos se producen una vez redactado el proyecto, por la diferente concepción del puerto y sus posibles fines o usos por parte de los equipos municipales y, ello, a pesar de posibles previos acuerdos informales a nivel superior. Tampoco resulta fácil, pues, llegar a una solución aceptable en un primitivo intento y es preciso iniciar laboriosas gestiones de consenso, en algunos puntos inalcanzable, que exigen, en general, por ambas partes importantes sacrificios en criterios procedentes de visiones unilaterales.

De este modo han podido resolverse en Mahón los problemas suscitados y hoy se cuenta -salvo por lo que concierne a Es Castell- con Plan General y Plan Especial aprobados y debidamente coordinados.

1.2.1.8.- Diferentes filosofías sobre el contenido de cualquier Plan 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 municipal 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 de transformación en las cuales la ubicación en el puerto permite un abaratamiento del producto o una simplificación de las elaboraciones: nacen así diferentes naves para la distribución de cementos, de aceites y carburantes, etc. 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, astilleros, edificios sociales para entidades de deporte náutico o de simple recreo, estaciones marítimas, silos, amplios espacios para depósitos y aparcamientos de vehículos, tanto del propio tráfico portuario como de visitantes y usuarios del puerto, formándose así un conjunto de múltiples usos que se considera lógico contemplar en el espacio portuario, como en el caso de Mahón, en el inmediato.

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 cual es el de Palma de Mallorca.

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 aplica esta filosofía y considera 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 transformación y 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 puramente municipal, sensible a la opinión de ciertos colectivos consistía 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 o paisajístico sobre el industrial que indudablemente tiene un puerto; y 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 y con escasas, ocupaciones del espejo de agua. 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) son observados con recelo por ciertos colectivos de un modo muy subjetivo, y sin valorar los criterios de dimensionamiento procedentes de los métodos de planificación portuaria habitualmente utilizados. En ocasiones se preconiza por estos colectivos o bien el traslado total de las instalaciones dedicadas a estos tráficos, a parajes insospechados por entender que son difícilmente compatibles con la Ciudad, o bien una romántica "congelación" de la situación actual.

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 históricamente la ciudad y le dio mucha de su vida con las actividades de tipo comercial, producidas con motivo del tráfico de mercancías y pasajeros.

Curiosamente esta diferencia de criterio es más difícilmente soportable por parte de ciertos colectivos cívicos en lo referente a las implantaciones de los complejos dedicados a las embarcaciones de recreo, aún cuando éstas sean de un peso e impacto paisajístico relativamente más pequeño que el de los muelles y explanadas previstas para los tráficos de pasajeros y mercancías.

Un punto de vista intermedio, también curiosamente producido, es el aludido de considerarse, que las infraestructuras portuarias deben quedar congeladas, sin prever posibilidades de nuevos tráficos o incrementos de los existentes, entendiendo que la actividad portuaria puede seguir desarrollándose sin variación de las infraestructuras existentes.

La consideración del puerto solo como paisaje, por parte de rectores afines al municipio, 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 de Utilización o 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 es 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.

El Plan Especial de Mahón, por lo que concierne al Ayuntamiento de Mahón se encuentra ya aprobado por lo que el presente "Plan de Utilización de los Espacios Portuarios" no hace sino desarrollar los usos previstos en el Plan especial determinando el límite de la zona de servicio del puerto que, como se ha dicho, nunca se aprobó formalmente en este puerto, supliéndola el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre.

1.2.2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO.-

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

Aunque sin vestigios hoy de obras e instalaciones es presumible que el Puerto de Mahón tuviera ya unas rudimentarias obras en los albores de la Edad Antigua pues son en gran numero los restos arqueológicos con que cuenta la Isla de Menorca -los famosos talayots, navetas y recintos amurallados- así como los numerosos tipos de monedas encontrados. Por ello se sabe que primero fueron los fenicios hacia 1300 a.d.C. y después los griegos rodios hasta el siglo VIII a.d.C., que conducidos por Tlepodemo echan de la isla a los fenicios, quienes desarrollan el comercio. A estos siguen los focios y después los cartagineses, quienes, con Hannon se establecen en Menorca hacia el 450 a.d.C. La influencia cartaginesa es larga y el Puerto de Mahón sirve de base para sus múltiples expediciones bélicas siendo la última importante la invernada que, en el otoño e invierno del año 205 a.d.C., realizó el general Magon con numerosa flota al volver de Cádiz tras la derrota de Ilipa. No aparecen nuevas noticias en que conjeturar la importancia del puerto hasta la carta del Obispo Severo del 418 d.d.C. donde se pone de manifiesto la existencia de una importante población de judíos y cristianos con una activa relación comercial.

Siguen unos siglos oscuros con las dominaciones bizantina y musulmana hasta que, conquistada la Isla de Menorca por las armas catalanas a final del siglo XIII, se sabe que el actual paraje de Baixamar, al pie de la rampa de acceso a los Muelles Comerciales, era una cala sin cegar, como una continuación de la vaguada del Ferreginal, utilizada como surgidero por las naves catalanas en los siglos XIII y XIV, y con sus ribazos dedicado, a carenado y construcción de naves.

Tras la conquista de Menorca en 1.287 por Alfonso III, que acudió al puerto con su flota de 170 naves, ocupando primeramente la Isla del Rey dentro del Puerto, -así llamada a causa de este evento-, son numerosas las noticias que se tienen de la visita por diversas escuadras, lo que hace presumir la importancia concedida al puerto; así en 1.351 recalca una numerosa escuadra de Pedro IV el Ceremonioso durante la guerra con los genoveses para apoderarse de la Isla de Cerdeña; en 1.353 otra armada similar movida con igual fin; en 1.394 sirve de base a otra armada numerosa para batir a los piratas de Berberia; en 1.465 otra escuadra bloquea el puerto para hacer capitular a los partidarios de Carlos, Príncipe de Viana, que antes habían tomado el puerto con otra escuadra similar; en 1.472 sirve de base de una escuadra del Rey Católico contra los franceses; en 1.535 toca la formidable escuadra formada por Carlos V que procedente de Alcuía se dirigía hacia Cáller para combatir a los tunecinos; meses después del mismo año el corsario Barba Roja entra en el Puerto con su flota y pasa a sangre y fuego Mahón, causa priscina de la idea de fortificar su boca con un inmenso fuerte que se inicia bajo los auspicios del Príncipe Felipe en 1.554 con la intervención del ingeniero italiano Juan Bautista Calví; por esta razón se denominó en siglos posteriores el "Fuerte de San Felipe"; las guerras con Francia y de Italia del siglo XVII motivan el paso de numerosas armadas por el puerto como las de Díaz Pimienta en 1.637, de Antonio Oquendo en 1.637-1.638, de Enrique de Cabrera en 1.641, del Duque de Ciudad Real en 1.642, del Príncipe de Landgrave en 1.643, de Pedro Cordet en 1.689 y de Fernández de Villavicencio en 1.697.

De finales del siglo XVII se tienen ya noticias concretas sobre muelles; así se sabe que en 1.692 un huracán echó a pique al navío San Francisco frente al muelle del Castillo de

San Felipe y que al apoderarse los ingleses de la Isla en virtud de la Guerra de Sucesión, los ingleses utilizan el fondeadero de los Muelles de La Caleta (Caleta d'es Frares) con pequeños muelles y almacenes, que se van extendiendo hasta la Costa Vella, disponiendo astilleros en dicha caleta y Cala D'es Moreret; se produce así desde el principio una separación de muelles, a saber: los que se encuentran a Poniente de Sa Dressana los ocupan los ingleses y los del país ocupan los orientales hasta la llamada "Consigna".

Para atender a la conservación del puerto, la Universitat tenía establecido el arbitrio de "ancoratge" con una tarifa que gravaba la mercancía a excepción de los granos y de las armas y municiones; ésta es suprimida por los ingleses que en 1.712 declaran francos los puertos de Menorca y suprimen en principio este arbitrio; vuelve sin embargo a establecerse durante el Gobierno de Ricardo Kane entre 1.713 y 1.736 para imponer a los barcos extranjeros con el fin de construir un lazareto.

Fue Kane un gobernador que dedicó gran atención a la obra pública y a él se debe el primer camino propiamente trazado en la Isla de Menorca que unía Mahón con Ciudadela; para su construcción se saneó parte de la marisma ubicada en el fondo del puerto constituida por la desembocadura del Torrent d'es Gorg, por cuyo cauce se podía llegar en barca hasta la Ermita de San Juan; construye Kane el puente de San Juan sobre dicho torrente y deseca las marismas que le rodean; a partir de 1.722 se desarrollan numerosas acciones en obras portuarias en diversos puntos del litoral que, aunque modestas, tienen importante incidencia en el relleno de las calas; se mejoran los muelles y se levanta el primer plano que se conoce de ellos, que data originariamente de 1.715; los almacenes aumentan en el Muelle de Levante y el Gobierno Militar establece sus depósitos de pertrechos de guerra en los de Poniente y pone los cimientos del que iba a ser futuro astillero; se mejora el enlace con Baixamar en la Costa Vella, abriéndose además en la muralla una nueva puerta conocida por "Portal de Mar" pues antes se bajaba por otro antiguo portal con trazados muy incómodos y sinuosos; se aprecia pues la mejora del tráfico portuario tan exiguo en la época de los Austrias.

A partir de 1.724 se aprecia ya una clara distinción de los muelles del puerto según su fin: las playas se van convirtiendo en muelles y los almacenes se extienden hasta la "Consigna" por la parte de Levante de Baixamar mientras que por la de Poniente a partir de "Sa Drassana" se destinan a herrerías, depósitos y recorrido de buques con independencia de su fin militar; en 1.740 continúan los rellenos de caletas con la autorización concedida a los franciscanos para adelantar la tapia en el Muelle de "S'Hort d'es Frares", el relleno de la Cala d'es Moreret por un particular con destino a huerta, y el relleno de "S'Hort d'es Pobres" en Cala Figuera; en 1.753 le toca el turno a Cala Taulera donde se autoriza a unos griegos la instalación de unas salinas junto a La Mola.

Los orígenes del moderno arsenal que hoy continua, se encuentran en la época del gobernador Kane a partir de 1.724 en que el terreno pantanoso con juncos situado frente a la Ciudad de Mahón se convierte en astillero y se construyen los primeros almacenes para conservar los efectos navales; más tarde, entre 1.772 y 1.774 y durante la época del gobernador Jonhston se allana la Isla d'en Pinta mejorando el arsenal y levantando nuevos edificios.

A mediados del Siglo XVIII servía de lazareto una casa de dos habitaciones con locutorio que se ubicaba en los muelles de Baixamar; la preocupación por los temas sanitarios fue creciendo a medida que transcurría el siglo y así en 1.771 los ingleses habilitan la Isla de

la Cuarentena dentro del puerto como primer lazareto para descargar los géneros contaminados disponiéndose a estos efectos hasta diez almacenes enrejados; durante la dominación española previa a la última inglesa esta preocupación va in crescendo y en 1.789 se autoriza la construcción de un nuevo lazareto en el puerto de Mahón iniciándose las obras, pero interrumpiéndose con la tercera y última dominación inglesa por lo que no se reemprenden hasta después de 1.802 conforme a los planos de los Ingenieros Manuel Puello y José Soler, que incluyen muelles de descarga en tres laterales: Cala Taulera, El Freo de San Felipet, y la Cala de Sant Jordi. Este lazareto, que funcionó hasta 1.917, fue en su tiempo uno de los más completos de Europa y aún puede ser visitado con admiración.

En 1.774 el arrabal del formidable fuerte de San Felipe, poblado por comerciantes y familiares de sus servidores, había alcanzado tal magnitud, que constituía un serio obstáculo para la defensa del fuerte, por lo que el gobernador Murray dispuso su demolición y la construcción de otro poblado más alejado entre Cala Fonts y Cala Corb; en estos parajes se construyen muelles con rampas y amarraderos para servicio de los buques que los usan como surgideros aguardando la oportuna salida del puerto; al propio tiempo se utilizan los fondos de las calas como astilleros para construcción de goletas y bergantines.

Los acontecimientos bélicos que sucedieron en 1.780 aconsejaron al gobernador Murray cerrar la boca del puerto echando a pique quince barcos y disponiendo además una cadena de perchas eslabonadas, comprendida entre la Isla del Lazareto y la ribera próxima de Es Castell; aun se pueden ver la rampa de anclaje por un costado y la excavación circular para alojamiento del cabrestante en la ribera opuesta.

Durante la dominación española intermedia siguen las mejoras en el puerto; el Conde de Cifuentes en 1.782 procede a la limpia de los quince barcos que se cegaban la boca del puerto, y se contornea el pie de la Costa Vella de un sólido muelle para dotarlo de almacenes de efectos estancados y después, ya tras la paz de 1.802, de un edificio para la Aduana; se dota de empedrado a las cuestas del Gobernador y de la Alameda con el producto del estanco del aguardiente y en 1.785 se inaugura el Paseo de la Alameda, todavía conservado hoy, frente al cual se producen en el puerto naumaquias y otros espectáculos marinos; a continuación de este paraje el Ayuntamiento de Mahón, en 1.800, realiza una canalización de agua desde la Fuente de San Juan hasta el Muelle de la Alameda, donde llega por tres caños a la vez, construyendo dos algibes para proporcionar aguada que se suministra gratuitamente.

Repuesta definitivamente la soberanía española en 1.802 prosiguen puntualmente a las obras portuarias pero hay cuatro tipos de ellas que obedecen a la situación novedosa derivada de los aspectos militar, sanitario, fiscal o administrativo. Así se modifican las instalaciones del arsenal y de las tres gradas existentes que se convierten: una en varadero para limpia de buques, otra, en la Isla Pinta, para varaderos y tinglados y una tercera queda inútil para la izada; en el aspecto sanitario se sigue a buen ritmo la construcción del nuevo lazareto utilizando en parte materiales procedentes de la voladura del Castillo de San Felipe; en el aspecto fiscal se restablece y completa la Aduana en el Muelle de Baixamar y, por último, en el administrativo, se reimplanta la matrícula de mar con la construcción de una modesta Capitanía Marítima.

Una gran miseria padecida en el campo en 1.804 obliga a las Autoridades a dar trabajo y, con este fin, se recomponen los andenes del puerto que ya se extienden entre la Punta de Cala Figuera y la Alameda; en este último paraje se arregla el enlace con la cuesta de

la Alameda que, con el paseo, había sido construida en 1.784 por el Conde de Cifuentes; a lo largo de esta ribera va prolongándose la fila de almacenes siguiendo las sinuosidades del litoral; también se actúa en los Muelles de Cala Corb y de Cala Fonts que se concluyen en 1.806.

Entre 1.814 y 1.818 se construyen las tres cuestas del Muelle o Andén de Levante que relacionan las instalaciones portuarias con la Ciudad y que son la "Costa Llarga" al este del Convento del Carmen y que llega hasta Cala Moreret, la "Costa d'en Pujol" que se desarrolla por el acantilado en zig-zag frente al Carmen y está empedrada, y la de la "Miranda", también en zig-zag y que alcanza el centro de Baixamar en el inicio del Muelle de Levante.

Una nueva crisis de trabajo se presenta en 1.820 lo que decide al Ayuntamiento a combatirlo realizando obras de recomposición en los muelles; igual acción se emprende en coyuntura similar presentada en 1.836 en que el Ayuntamiento, mediante una suscripción pública, construye un modesto muelle en el Cos Nou, entre la Colársega y el Arsenal. Acaso este continuado recurso a la mejora o a la construcción de modestas obras portuarias en la ribera por parte del Ayuntamiento de Mahón, explique la desproporcionada longitud de muelles que tenía el puerto cuando se hizo cargo de él el Servicio de Obras Públicas a mediados de siglo.

En 1.842 encontramos la primera acción importante en el puerto relativa a la cría de mariscos, pues un ciudadano establece el primer vivero de langostas; esta actividad junto a la de la cría de escopiñas iba a ir creciendo hasta alcanzar importantes cotas, que fueron en descenso en la langosta pero en ascenso en la cría de las escopiñas hasta hoy día.

Con independencia de las visitas conocidas de las escuadras, por diversas fuentes se puede apreciar que el tráfico marítimo de Mahón fue siempre importante aunque muy irregular; se conoce un continuado comercio de lana a partir del siglo XV, que se prolonga hasta principios del presente siglo; es conocido el comercio de granos y de importación de quesos, vinos, miel, cera y sal de exportación a mediados del siglo XVIII; este comercio de granos alcanza gran relevancia a partir de 1.815 al convertirse Mahón en un centro de distribución de cereales procedentes de los puertos orientales del Mar Mediterráneo y del Mar Negro que luego se reexpedía a los puertos de la Península Ibérica; así en 1.879 había ya construidos en los andenes o muelles portuarios hasta ciento setenta y nueve almacenes con sus correspondientes altos destinados a este fin; la nueva legislación sobre el comercio produce una dura crisis en 1.837 en que casi todos, de los doscientos cincuenta almacenes que se habían llegado a construir han de cerrar para el comercio marítimo.

En cuanto al tráfico de buques es relativamente conocido desde 1.773 en que se implanta la matrícula de mar por la Comandancia de Marina durante la dominación española intermedia pues anteriormente solo se llevaba un cierto registro por el Ayuntamiento; por esta matrícula conocemos diversos datos sobre gentes de mar, buques en construcción y barcos dedicados al comercio; el Conde de Cifuentes ha de absorber parte de los más de mil trabajadores de mar que quedaron sin trabajo para dedicarlos a las obras del arsenal y al fomento del comercio de grano; en 1.784 se contaba con un ochenta y un carpinteros de ribera y cuatro calafates y en 1.796 Mahón tenía ciento cincuenta bergantines en tráfico de granos; entre 1.791 y 1.809 las guerras napoleónicas producen un tráfico inusitado en determinados años, entre bergantines, buques de guerra y presas, oscilando entre cuatrocientos diez y

ochocientos diecisiete buques/año salvo en el 1.801 en que se experimenta una notable punta con mil ciento sesenta y cinco buques entrados y mil cien salidos, durante la tercera dominación inglesa; en 1.810 la matrícula registra hasta mil ochocientos dos hombres de mar y ciento cincuenta buques, cifra que se mantiene sensiblemente igual en 1.820 en pleno auge de comercio de granos, donde se registran diez fragatas, cincuenta y ocho bergantines, dieciocho polacras, tres pingües, cinco jabeques, cinco goletas y otras embarcaciones de menor porte.

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

El Real Decreto de 17 de diciembre de 1.851, desarrollado por la Real Orden de 30 de enero de 1.852, declara al puerto de Mahón como de interés general de segundo orden, por lo que se hace cargo del mismo el Ministerio de Fomento. A la sazón ya es notable la actividad del puerto e incluso en 1.854 la Sociedad Mahonesa de Vapores construye un varadero propio.

Los incipientes Servicios de Obras Públicas se encuentran con un puerto que, dotado de una inusual longitud de muelles, en gran parte, dada su antigüedad y génesis, en precario estado y, además, con cierta anarquía constructiva de las diversas edificaciones en la ribera. Se inicia pues una interminable serie de acciones que habría de durar más de un siglo para mantener, con actuaciones puntuales, los muelles ya existentes e incluso mejorarlos y ensancharlos si el coste no era excesivo. Al propio tiempo se procede a una reordenación mínima de las instalaciones demoliendo tanto la antigua Capitanía Marítima como la Aduana y ciertos depósitos y almacenes que estorbaban a una correcta explotación de la zona de servicio estudiada desde el principio. Tales son las obras que se llevan a cabo por medio de los pertinentes proyectos de Miguel Herrero en 1.861, Francisco Prieto y Caules en 1.868, y Miguel Massanet en 1.901 en los de derribo. También, en el último tercio del siglo XIX, y a través de proyectos de Prieto y Caules, Honorato Manera, y Eusebio Estada, se procede a la dotación de elementos de amarre y de un balizamiento.

De esta época del último tercio de siglo, merece destacarse la práctica reconstrucción de los tres km. de muelles entre cinco y diez m. de ancho comprendidos entre Cala Figuera y La Colársega, que se pueden dar por terminados en 1.888, y el derribo de la Consigna en 1.868 y la mejora de su muelle en 1.870, construyéndose en 1.879 un nuevo edificio para Sanidad y Capitanía de Puerto, disponiendo el Ayuntamiento una toma de agua con cañerías cubiertas para barcos cuarentenarios; en 1.885 se construye un muelle en el varadero en Sa Caleta D'es Frares, así como se mejoran los muelles de Cala Fonts y Cala Corb en Es Castell; en Cala Figuera se llena el fondo por la "Industrial Mahonesa" para instalar una fábrica de tejidos; a la sazón la única subida desde Baixamar era la "Costa Vella", sin haberse realizado aun la nueva bajada que se conoció por "Rampa de la Abundancia".

El tráfico marítimo tiene ya cierta regularidad y en 1.868 se dispone de un correo a vapor cada miércoles por la tarde; ya en 1.854 se habían establecido líneas de vapores entre Barcelona-Alcudia-Mahón y Mahón-Palma; el tráfico con Palma y Barcelona es de cierta intensidad y las mercancías se refieren principalmente a productos agrarios y en especial a la lana y las cabezas de ganado vacuno y de cerdo. Por ello cunde cierta alarma cuando al promulgarse la Ley de Puertos de 1.880 no se incluye al Puerto de Mahón como de interés general, circunstancia que mueve a las Autoridades Locales a interesar esta declaración, exponiendo que el puerto ya disponía de cerca de cinco mil metros lineales de muelles y un

lazareto, petición que prospera al promulgarse la Ley de 6 de julio de 1.882 en que lo declara de interés general de primer orden.

Pasa un cuarto de siglo sin más intervenciones que las puntuales en la continuada reparación de los muelles de ribera hasta que, constituida la Comisión Administrativa, en 1.929 se inician actuaciones de más entidad con la construcción del primer puente de hierro sobre el Torrent des Gorg en la Colàrsega en 1.929 según proyecto de Juan Seguí; este puente es complementado en 1.949 por otro de hormigón armado proyectado por el mismo autor que, en 1.958 es ampliado con un vano por Rafael Soler quien, posteriormente en 1.974 y 1.987 produce nuevas ampliaciones y desdoblamiento de su calzada.

En 3 de febrero de 1.914 la Dirección General de Obras Públicas ordena el "Estudio de amarraderos para grandes buques" que se acomete modestamente por Miguel Massanet en 1.916 pero fue una idea que debía dar lugar posteriormente entre 1.932 y 1.952 a importantes actuaciones llevadas a cabo por el que fuera Director del Grupo de Puertos de Menorca Juan Seguí; así en 1.931 se redacta el "Proyecto de habilitación del Puerto de Mahón para amarraderos de grandes buques" que contiene diversas actuaciones desarrolladas parcialmente en años posteriores como son, entre las principales, los dragados, sobre todo el de la Isla de las Ratas entre 1.934 y 1.936 por una compañía belga y por importe de 1.615.639 pesetas (que hoy equivaldrían a unos 295.000.000) y la construcción de los primeros Muelles Comerciales de cierta profundidad entre 1.946 y 1.951. A continuación se construyen instalaciones complementarias como son el Almacén nº 1 entre 1.952 y 1.953, el nº 2 entre 1.953 y 1.954 y el varadero de Cala Figuera con diversas actuaciones que finalizan en 1.953.

Ya con la nueva organización del Grupo de Puertos se inician en 1.958 por Rafael Soler diversas actuaciones puntuales de relativa envergadura, sobre todo en lo tocante a la explotación como son la habilitación de parte del Almacén nº 1 para estación marítima entre 1.959 y 1.963, el intento fallido de establecer unas instalaciones pesqueras de embarcaciones menores frente de Punta d'es Rellotge, en Cala Figuera, en 1.959, la ampliación y reforma del Almacén nº 1 para alojar las oficinas del Grupo de Puertos que venía compartiendo con las de Obras Públicas en general en la Calle de San Roque, nº 23 en la propia Ciudad, obra que se proyecta en 1.964 y se ejecuta en los años siguientes, la prolongación del Muelle Comercial en 63 metros con una moderna obra sobre pilotes que se lleva a término entre 1.965 y 1.970, sin que falten a lo largo de una década actuaciones continuadas para mantenimiento, consolidación o mejora de muros y pavimentos de muelles como era una constante a lo largo de un siglo, cabiendo destacar las mejoras introducidas en los muelles llamados del Matadero, del General, de Poniente y del Gas, para habilitarlos, por medio de una estructura de pilotes, en los puntos de mayor calado para descarga de pequeñas motonaves.

El incremento del tráfico y la variación de la tipología de la operación portuaria que pasa a ser de la clase roll-on/roll-off, con la desaparición de los antiguos motonaves o motoveleros, convierte rápidamente en obsoletas las actuaciones realizadas, siendo preciso acometer una nueva obra con un diente tanto para facilitar el tráfico mercantil en general como el de pasajeros mediante los modernos ferrys; por ello se inicia en 1.972 una acción para prolongar nuevamente el Muelle Comercial con un diente y establecer una estación marítima por medio de concurso de Proyecto y Obras; esta preparación no produce sus frutos hasta los años 75 y 76 en que se lleva a término dicho muelle y la Estación Marítima. Las exigencias de este nuevo tráfico provocan el desarrollo por Fernando Moscardó de los a la sazón modestísimos Muelles del Cos Nou para establecer una nueva explanada y un tacón,

actuaciones que se producen a lo largo de los años 1.976 a 1.981; con la importante reposición y mejora de calados que se preparan en 1.984 y se lleva a término en el año siguiente, queda así el puerto preparado con un mínimo de instalaciones para atender, aunque insuficientemente, a los nuevos tráficos.

Hace solo diez años los problemas de conservación y mantenimiento de los extensos muelles de ribera eran los mismos que se habían padecido en los cien años anteriores precisando de continuas intervenciones puntuales para mantenerlos en un mínimo de condiciones tras sus frecuentes averías en gran parte debidas a las muy deficientes cimentaciones con que estaban contruidos. En 1.987 se acomete una solución radical preparada por Fernando Moscardó y completada por Rafael Soler cual es la de abandonar estos muelles y construir, en gran parte de la ribera, otros nuevos de factura moderna, con una cimentación sobre pilotes y una superestructura de hormigón armado a la par que se ensanchan notablemente. Esta acción dura hasta 1.990 y afecta a dos tramos en los Muelles de Levante y de Poniente, entre el pantalán frente a la cala de Cala Figuera y la alineación del Muelle Comercial por una parte y entre el Muelle del General y la Cuesta de la Alameda en S'Hort Nou, por otra parte.

Estos extensos tramos de muelles quedan así preparados para embarcaciones menores, siendo utilizados por los pescadores y por las de recreo. Estos nuevos muelles se dotan de notables detalles de amueblamiento urbano y de servicios modernos para toma de agua y de energía. Con acciones complementarias -llevadas a cabo durante el mismo tiempo o en años inmediatamente posteriores en el inicio del Muelle de Poniente y en el llamado Muelle de los Mártires del Atlante entre Sa Punta D'es Rellotge y el Pantalán- se completa así el acondicionamiento total de los muelles decimonónicos, y se urbaniza la totalidad de la zona portuaria. Queda tan solo por realizar en la ribera sur un tercer tramo del Muelle Comercial a continuación del construido para los buques correo, que con estructura similar sobre pilotes se acomete en 1.993 para terminarse en el año siguiente.

La necesidad de disponer de adecuadas instalaciones y explanadas para mantenimiento de embarcaciones se agudiza con las obras realizadas en los muelles de ribera sur pues su dedicación a embarcaciones de recreo, a la par que priva de espacios destinados a tal fin, aumenta la oferta de puestos de atraque y, por ende, de usuarios; por ello entre 1.991 y 1.993 se lleva a término el muelle y explanada para mantenimiento de embarcaciones menores en el tramo de ribera comprendido entre el Cos Nou y la Colársega, disponiéndose una amplia explanada y acondicionándose el muelle de ribera.

El aumento de tráfico y la franca traslación de la operación convencional a la de trasbordador hace totalmente insuficientes los tres atraques en tacón de que disponía el puerto y que prácticamente dos estaban reservados para los buques correos; por ello se inicia en 1.988 la terminación del Muelle del Cos Nou, que ya contaba con un tacón, para completar la total línea de atraque hasta el Arsenal, y disponer un diente intermedio que posibilita la operación simultánea de otros dos trasbordadores; esta obra, terminada en 1.991, junto con otras complementarias realizadas simultánea o inmediatamente después, cambia totalmente los hábitos portuarios al posibilitar que prácticamente la totalidad del tráfico mercantil se desarrolle en los Muelles Norte del Cos Nou, quedando los Muelles Sur solo para actividades lúdicas o de pasaje.

Salvo la cuestión pendiente de la descarga de combustibles, de compleja resolución, puede decirse hoy que el Puerto de Mahón cuenta con unas modernas y amplias instalaciones que han de permitir un cómodo y seguro tráfico para un dilatado plazo futuro.

1.2.3.- ANTECEDENTES DE LA ZONA DE SERVICIO.-

Según se ha expuesto en el epígrafe 1.2.1.2. 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 1870) 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 en la Ley de Puertos de 19 de enero de 1.928, que no establece diferenciación esencial con la de 7 de mayo de 1880 por lo que a la zona de servicio concierne.

Aunque la Ley de Puertos de 19 de enero de 1.928 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, insiste sobre la necesidad de redactar los Proyectos de la Zona de Servicio de los Puertos, reiterando disposiciones anteriores, insistiendo en la delimitación física con amojonamiento o cerramiento, y recordando su tramitación, anulando al propio tiempo las resoluciones de 6 de febrero de 1942, de 15 de marzo de 1960, de 10 de febrero de 1961, de 14 de abril de 1962 y de 19 de junio de 1962.

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

1.2.3.3.- Caso del Puerto de Mahón.-

A pesar de ser el de Mahón un puerto con manifiestos antecedentes de tráfico, como lo ponen de relieve los numerosos documentos gráficos con que se cuenta procedentes del siglo XVIII, así como la construcción de un importantísimo Lazareto donde, desde principios del siglo XIX, ya se recogen con carácter general todos los buques con patente sucia del levante español, no se incluye Mahón en ninguna de las clasificaciones que establece el artículo 16 de la primera Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880; algo más tarde, en 6 de julio de 1882, se clasifica como de "interés general de primer orden", con la máxima calificación que el mencionado artículo contempla.

En la clasificación aprobada por Real Decreto de 4 de agosto de 1926 el puerto pierde categoría en cierto sentido pues pasa a ser clasificado solo como de "refugio", última de las calificaciones contenidas en el citado artículo 16 de la Ley de 1880.

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

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

Por último la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante recoge en su Anexo al Puerto de Mahón entre los de interés general.

El Puerto de Mahón nunca estuvo administrado o gestionado por una "Junta de puerto" propia; durante los primeros años de la Administración moderna a partir de 1851 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 Mahón, con los de Ciudadela y de Fornells, en cumplimiento de lo dispuesto en el Real Decreto de 22 de julio de 1928, comenzando a tener efecto dicha Comisión, presidida por el Jefe de Obras Públicas de Baleares, en 1º de enero de 1.929. 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, por O.M. de 11 de noviembre de 1929 la Comisión Administrativa de Mahón.

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

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

Esta restauración de los antiguos Grupos de Puertos tampoco es duradera por cuanto por Decreto de 11 de julio de 1963 se restablece el "Grupo de Puertos de Baleares" creado en 1956. Esta vez la reforma 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 Mahón, sin embargo, al tener tráfico mercantil, no puede ser objeto de traspaso a la Comunidad Autónoma, concurriendo, además, la condición de puerto de interés general. Sigue pues en el Grupo de Puertos entre los puertos que no fueron objeto de traspaso, hoy integrados en la Autoridad Portuaria de Baleares procedentes del extinguido Grupo de Puertos de Baleares; esta extinción del Grupo con la consecuente integración de los cinco puertos con que al final contaba en la "Junta del Puerto de Palma de Mallorca", tuvo lugar por Real Decreto de 23 de diciembre de 1988.

Durante el tiempo en que perteneció el Puerto de Mahón 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 Mahón, 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 Mahón fue sometido a ciertas ampliaciones durante las décadas anteriores a la Comisión Administrativa, y aún durante la vida de ésta, pero ello no propició, a pesar de todo, la formación y definición de su zona de servicio. Hubo pues de esperarse a las apremiantes comunicaciones de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas del final de los años 50 y principios de los 60 para que se produjera esta actuación.

En cuanto a los antecedentes remotos de la zona de servicio cabe encontrarlos en el "Proyecto de reforma de los andenes del puerto de Mahón" redactado por Miguel Herrero en 1 de junio de 1.861 y en el de obras accesorias de Alejandro Cerdá de 14 de mayo de 1.864 donde ya se hace una referencia expresa a la zona de servicio aunque contemplada, como era habitual en la época, en un sentido muy restrictivo y ligado siempre a la ejecución de obras concretas que implicasen nuevas infraestructuras a nivel de proyecto o demoliciones. Este primer estudio afecta a la zona de Baixamar y al Cos Nou según se aprecia por los planos recogidos en el Anexo nº 1. Nuevos antecedentes similares se encuentran a final del siglo XIX y principios del XX pero la realidad es que no se producen grandes cambios pues en 1.921 aun la línea de muelle y los edificios a derribar (almacenes "de en medio" y antigua aduana) procedían, en gran parte, del siglo anterior y según la zona de servicio estudiada debían demolerse. Por supuesto la zona de servicio como tal no experimentaba ningún trámite específico; su aprobación iba implícita en la del proyecto de obras, con un mimetismo del servicio "ordinario" o de carreteras.

El primer proyecto de zona de servicio formulado y tramitado como tal, se redactó en 31 de diciembre de 1963 y fue sometido a la correspondiente tramitación con arreglo a las disposiciones citadas en el epígrafe 3.2.; ésta tramitación ofreció especiales dificultades, gran parte de ellas derivadas de la incomprensión de lo que constituía un instrumento de esta especie, y por la concurrencia, caso frecuente en los puertos lineales de este tipo, de una carretera a lo largo de la ribera superpuesta, práctica e íntegramente, en el estrecho muelle de ribera; a esta circunstancia se unió la necesidad de prever expropiaciones para ubicar los servicios del puerto pesquero -constante que puede ser hallada en los documentos posteriores- y, al dar lugar todo ello a diversos escritos de alegación e informes que ponían de manifiesto una dificultad en la definición de la zona de servicio, se produjo la O.M. de 15 de noviembre de 1965, la cual disponía la suspensión de la tramitación del proyecto de zona de servicio para anteponer un Anteproyecto de Ordenación del Puerto. La Comisión Administrativa de Grupos de Puertos nunca solicitó la tramitación de este anteproyecto, por lo que, de facto, el expediente de zona de servicio, aunque instruido totalmente, quedó sin resolver.

Hubo pues de recurrirse -y ésta es la situación actual- para definir "de jure" la zona de servicio, al último párrafo del artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, que textualmente dice: "Forman parte integrante de la zona de servicio, sin necesidad de

determinación especial, los terrenos contiguos a los muelles o ganados al mar por cualquier procedimiento, y la faja de la zona marítimo-terrestre, limitada por obras cuyo proyecto haya sido aprobado.

Efectivamente, se daba la circunstancia de que en la totalidad del perímetro de la ribera del puerto, -excepción hecha de las obras militares de la Estación Naval de Mahón- se encontraba perfectamente definido del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre, a través de los correspondientes expedientes de deslinde, todos ellos hoy aprobados, que formaban un todo continuo sin ninguna solución de continuidad entre las líneas de un expediente y otro. En consecuencia, el límite del dominio público estaba perfectamente definido y, en la parte portuaria, afecto, por Ley, a la zona de servicio.

La ubicación de las controvertidas instalaciones pesqueras ha sido afortunadamente resuelta últimamente con la aprobación del Plan Especial del Puerto por resolución de la Comisión Insular de Urbanismo de Menorca de 17 de marzo de 1995, que prevé la ocupación de diversas parcelas de propiedad privada. Ha desaparecido, pues, el principal obstáculo que impidió en su día la aprobación de un proyecto de zona de servicio aún cuando a la sazón la ubicación de la parcela dedicada a los servicios pesqueros no era la que contempla hoy el Plan Especial.

La forma y disposición actual de la zona de servicio, conforme a los deslindes del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre aprobados, es la que se refleja en el Plano nº 2 del Documento b), y que corresponde a los deslindes del antiguo límite de la Z.M.T: de los siguientes expedientes, que se sitúan en el primer plano.

1.2.3.3.1.- Plano de situación de los que siguen.

1.2.3.3.2.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa de la ribera sudoeste del Puerto de Mahón, promovido por la Administración y aprobado por O.M. de 6 de febrero de 1970.(Expte. nº 474-DP).

1.2.3.3.3.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Mahón, solicitado por el Ayuntamiento de Villacarlos, practicado en 17 de abril de 1959, y aprobado por O.M. de 30 de diciembre de 1959 (Expte.nº 78-DP).

1.2.3.3.4.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Mahón motivado por la solicitud de concesión permanente de "instalación de una línea de baja tensión para acometida de la subsidiaria de CAMPSA en Cala Figuera", promovido por CAMPSA y aprobado por O.M. de 22 de mayo de 1963 (Expte. nº 205-CP).

1.2.3.3.5.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Mahón motivado por la solicitud de concesión permanente de "Instalación de tres tuberías para descarga y suministro de buques en la zona de servicio de Cala Figuera" promovido por CAMPSA y aprobado por O.M. de 23 de noviembre de 1957 (Expte. nº 224).

1.2.3.3.6.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Mahón, solicitado por el Ayuntamiento de Mahón, practicado en 5 de abril de 1963 y aprobado por O.M. de 2 de junio de 1964 (Expte. nº 173-DP).

1.2.3.3.7.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Mahón motivado por la solicitud de concesión permanente de "instalación de una tubería para alimentación de las centrales móviles de la central eléctrica de Mahón", promovido por D. Pedro Reus Pujadas, Director de Gas y Electricidad, S.A. y aprobado por O.M. de 17 de febrero de 1960 (Expte. nº 1 P).

1.2.3.3.8.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Mahón, motivado por la solicitud de concesión permanente de "Instalación de tuberías para tomas y evacuación de aguas para refrigeración de la Central Termoeléctrica de Mahón" promovido por D. Pedro Reus Pujadas, Director de Gas y Electricidad, S.A., y aprobado por O.M. de 5 de junio de 1959 (Expte. nº 226).

1.2.3.3.9.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa en el Puerto de Mahón solicitado por la Administración, practicado en 9 de octubre de 1963 y aprobado por O.M. de 9 de julio de 1964 (Expte. nº 334-DP).

1.2.3.3.10.- Plano del deslinde y amojonamiento de la Z.M.T. de un tramo de costa comprendido entre la Estación Naval y la Punta de la "Cala San Antonio" del puerto de Mahón, término municipal de Mahón. solicitado por D^a Camila de Vigo y Fabra, propietaria de la finca "San Antonio". de la Jefatura de Puertos de Baleares y aprobado por O.M. de 17 de septiembre de 1962.(Expte. nº 135-DP).

1.2.3.3.11.- Plano del deslinde de la zona marítima-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Mahón, solicitado por D. Gabriel Orfila Llopis y seis más, aprobado por O.M. de 9 de diciembre de 1958. (Expte. nº 99-D).

1.2.3.3.12.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo de costa del Puerto de Mahón, del lugar denominado "Cala Llonga" de la finca "San Antonio", solicitado por D. Bartolomé March Servera y aprobado por O.M. de 17 de mayo de 1968. (Expte. nº 413-DP).

1.2.3.3.13.- Plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de las islas del Rey, Plana y Lazareto del Puerto de Mahón, promovido por la Administración y practicado en 18 de febrero de 1970.(Expte.nº 477-DP).

1.2.3.3.14.- Plano del deslinde practicado de oficio por la Jefatura de Costas (Boca del Puerto) y aprobado por O.M. de 26-01-72. (Expte.nº ME-1/23).

1.2.3.3.15.- Plano del deslinde practicado de oficio por la Jefatura de Costas (Zona de la Mola) y aprobado por O.M. de 5-11-71. (Expte. nº ME-1/22).

1.2.3.3.16.- Planos del deslinde provisional de la zona de dominio público, practicado de oficio por la Demarcación de Costas en Illes Balears, pendiente de aprobación.

Desde la redacción del Proyecto y aprobación de los deslindes antes mencionados hasta hoy día, el Puerto ha experimentado importantes ampliaciones, especialmente en las zona de Cos Nou y Baixamar, todas ellas ganando terrenos al mar y, en consecuencia, la actual zona de servicio del puerto, en cuanto a superficie, no es la indicada en los planos de deslinde mencionados sino que ha crecido e igualmente fue de aplicación a ella el ya citado

último párrafo del artículo 47 del Reglamento de la hoy derogada Ley de Puertos de 19 de enero de 1.928

La ampliación a expensas del espejo de agua ha sido notablemente intensa entre 1988 y 1994 en que la superficie terrestre del puerto ha pasado de 65.019 m². a 105.060 m². con un aumento del 61,2%.

1.3.- ANALISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD.

1.3.1.- METODOLOGIA 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 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 baleares no existen ni canales interiores ni ferrocarriles) ni la totalidad de mercancías anuales.

Este indicador, resulta prácticamente ocioso en los puertos 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 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 depósitos(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 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. Se considera solo la mercancía general convencional sin taras, o sea la susceptible de utilizar almacenes, descartando contenedores y similares. Ello supone cierta variación con la definición conceptual del Índice según se expone en el Anexo nº 7 que incluye taras; pero se ha creído más adecuado dado el reciente peso de las taras.

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 tráficos 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, entendiendo 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.

y con algunos retoques procedentes de la estadística de 1.995 ya conocida en el momento de redactar la presente Memoria (julio de 1.996) resultan los siguientes índices privativos del puerto, donde ha sido estimada la cifra del TRB partiendo de la que hoy consta en las estadísticas que es la del GT con un coeficiente de equivalencia aproximado (propio de la flota virtual equivalente a la que se da en el puerto de Mahón en el año 1.995) de 1,411 TRB por 1 TRG y de 5.253 TRB por buque medio.

Siendo Mahón un puerto natural se ha considerado a efectos estadísticos como Zona I de las aguas la interior a la línea que une la Isla Pinta con el extremo Este de los antiguos Muelles Comerciales.

$$I_{g1} = \frac{\text{Tn. mercancía año (4.3.3.3.)}}{\text{T. arqueo de buques al año (4.2.1.3.)}} = \frac{593.848}{3.540.786} = 0,1677 \text{ Tn./TRB}$$

$$I_{g3}^c = \frac{\text{Tn. mercancía movida por carretera (4.9. carret.)}}{\text{Tn. totales año (4.3.3.3.)}} = \frac{468.437}{593.848} = 0,7888 \text{ (95) ad.}$$

$$I_{g6} = \frac{\text{toneladas cargadas y descargadas (4.3.3.3. correg.)}}{\text{ml. de muelles comerciales (2.3.2. correg.)}} = \frac{425.759}{850} = 500,89 \text{ Tn / ml. (95)}$$

$$I_{g7} = \frac{\text{toneladas cargadas y descargadas (4.3.3.3.)}}{\text{superficie total de tierra (2.1.7.I + II) (.)}} = \frac{593.848}{161.973} = 3,6670 \text{ Tn / m}^2 \text{ (95)}$$

$$I_{g7}' = \frac{\text{Tn. totales cargadas y descargadas (4.3.3.3. correg.)}}{\text{superficie de operaciones (2.1.7. I.) (...)}} = \frac{425.759}{63.190} = 6,7377 \text{ Tn./m}^2 \text{ (95)}$$

$$I_{g8} = \frac{\text{superficie de agua Zona I (2.1.6.1.) Ha.}}{\text{superficie de tierra total (2.1.7.) Ha.}} = \frac{37,625}{16,197} = 2,3229 \text{ ad. (94)}$$

$$I_{g12} = \frac{\text{Tn. mercancía general (4.3.3.3. correg.) (..)}}{\text{superf. tinglados y almacenes (2.4.1. cub. y cerrad.)}} = \frac{261.446}{520} = 502,78 \text{ Tn./m}^2 \text{ (95)}$$

$$I_{g14} = \frac{\text{superficie de depositos (2.4.1.) m}^2}{\text{superficie total de tierra (2.1.7.) m}^2} \times 100 = \frac{30.290}{161.973} = 18,701 \% \text{ (95)}$$

$$I_{g18} = \frac{\text{superf. horiz. de secadero de redes (2.5.6.) m}^2}{\text{capturas de pescado anuales (4.6.) Tn.}} = \frac{800}{90} = 8,8888 \text{ m}^2 / \text{Tn. (95)}$$

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.

(.) Incluye 29.000 m² de Z.M.T. no afecta protección militar (ver 1.8.5.).

(..) Solo mercancía general convencional sin taras.

(...) Sólo muelles comerciales.

Las referencias que se exponen corresponden a los epígrafes de las Memorias de los Puertos Españoles del año 1994 y 1995.

Hallados estos índices se comparan en el adjunto cuadro con los que resultan, según datos de las Memorias de 1993 para la generalidad de los puertos españoles y que se exponen "in extenso" en los Anexos 7 y 9 lo cual permite enjuiciar la situación del puerto en la actualidad tomando como pauta de comparación el conjunto de los puertos españoles, sea los de la media aritmética (que no calibra el peso del puerto), sea los de la media global (resultante de considerar todos los puertos de España como un solo puerto, incluido Baleares) sea -y acaso la mas interesante comparación- el índice normal que corresponde al tercio central del área de los histogramas de distribución de frecuencias.

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 que seguidamente se indica.

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

SIGLA	INDICE DEL PUERTO	V A L O R				BALEARES (1993)
		MEDIA ARITMÉTICA	MEDIA GLOBAL	ÍNDICE NORMAL		
				DE	A	
Ig₁	0,1677	0,689	0,545	0,400	1,156	0,212
Ig₃^c	0,7888	0,579	0,396	0,286	0,800	0,788
Ig₆	500,89	992,7	923,9	537,5	900,0	735,0
Ig₇	3,6670	5,824	4,112	2,420	7,600	4,092
Ig'₇	6,7377	4,317	3,247	2,600	4,350	3,651
Ig₈	2,3229	9,730	3,251	0,894	2,117	3,418
Ig₁₂	502,78	110,0	65,65	35,83	63,34	143,0
Ig₁₄	17,867	26,75	21,93	17,17	33,83	12,60
Ig₁₈	8,8888	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 Ig₁ .- General del puerto (Tn. de mercancías anuales a toneladas de registro bruto anuales).-

El índice se aproxima, aunque bajo, al medio de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares lo cual pone de manifiesto la gran incidencia de los buques de pasajeros que bajan este índice por debajo del umbral del normal de la media de los puertos españoles y con una clara demostración de que participan de la clasificación de puertos de escala.

Índice Ig₃^c.- Relación de mercancías movidas por carretera a totales.-

También próximo a la media de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares se halla plenamente encajado entre los límites del índice normal de los puertos españoles.

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

Notablemente por debajo del índice medio de la Autoridad Portuaria de Baleares y apreciablemente también por debajo del umbral del índice normal de los puertos españoles; se debe esta circunstancia a que muy recientemente han sido terminadas las grandes infraestructuras para nuevos atraques en el Puerto de Mahón, duplicando prácticamente la capacidad anterior, con lo que este índice, calculado en base a las ofertas de línea de atraque de hace solo unos seis años hoy día el doble con una manifiesta falta de infraestructura comparativa.

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

También pone de manifiesto este índice las grandes expansiones de explanadas que han tenido lugar simultáneamente con los nuevos muelles de atraque; igualmente se encuentra perfectamente situado entre los extremos del índice normal de los puertos españoles, y si se hubiera de contar la superficie de tan solo hace unos seis años, superaría con creces el valor superior del índice normal de los puertos españoles.

Índice I_{g7}'- Toneladas anuales cargadas y descargadas por superficie de operaciones.-

El índice es del orden del doble del que corresponde a los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares y está notablemente por encima del límite o umbral del índice normal; ello se debe al intenso aprovechamiento de las superficies ganadas al mar en el Puerto de Mahón, que ha debido ser modesto para no disminuir excesivamente a los espejos de agua con aumento de explanadas. También influye la circunstancia de que las superficies de operaciones son en general estrictas sin contener otro tipo de elementos complementarios como sucede en otros puertos. Con todo ha de tenerse en cuenta el déficit comparativo que acusa este indicador con la previsión de nuevas superficies, que ya no se pueden ganar al mar.

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

Un índice plenamente normal si se compara con el de los puertos españoles debiendo advertirse que solo ha sido considerado el espejo de agua comprendido entre la Isla d'En Pinta y el extremo Oeste de los Muelles Comerciales, pues si se incluyera la totalidad del agua del puerto natural de Mahón, o tan solo el espejo de agua del terminal de petroleros, acusaría un déficit de superficie de tierra.

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

Valor extraordinariamente alto y que pudiera poner de manifiesto una falta absoluta de tinglados y almacenes; no se estima así ello no obstante, por cuanto las medias que ofrecen los puertos españoles y los extremos de los índices normales corresponden a una generalidad de puertos con un tráfico de mercancías que, aunque generales, no tienen tal alto índice de contenerización y remolque como sucede en el Puerto de Mahón, donde prácticamente los tinglados no se utilizan; por ello se entiende correcta la situación actual por lo que concierne a esta infraestructura, máxima cuando los instrumentos urbanísticos permiten su construcción a expensas de las superficies descubiertas.

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

La superficie resulta con un porcentaje que se estima suficiente, superior al de la media de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares y ligeramente inferior al del umbral de los índices normales de los puertos españoles; resulta aceptable por cuanto la mercancía permanece muy poco tiempo sobre muelle al venir en contenedor, remolque o régimen de cabotaje. En todo caso el aumento de superficie, que ya hace recomendable el índice I'_{g7} , ha de contribuir a centrar mas este índice entre los normales.

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

Con las reservas que ofrece la comparación de este índice con los españoles, ya que ni las costumbres del puerto pesquero son las propias de la generalidad de los puertos españoles e incluso de los baleares ni, tampoco se puede tener la seguridad de que la totalidad de la superficie se dedica a secadero de redes sino también a almacenaje de carros, cajones, aparcamiento de vehículos y otros tipos de ocupación no propios solamente de las redes, cabe entender que la superficie es adecuada aún con la posibilidad de que parte de las capturas de pescado no hayan sido debidamente controladas y, por consiguiente, las consideradas sean inferiores a las reales.

1.4.- PREVISIONES DE TRÁFICO Y CAPACIDAD DE LA TERMINALES PREVISTAS.-

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

1.4.1.1.- Mercancías.-

El tráfico total de más larga previsión contrastada es el de 1.999 (Cuadro nº 1.3.) que arroja 619.899 Tn. con un aumento sobre 1.995 de :

$$619.899 - 593.8481 = 26.051 \text{ Tn.}$$

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

$$\alpha = \left(\frac{619.899}{593.848} \right)^{\frac{1}{4}} - 1 = 0,01079$$

Ahora bien, se acudirá mas bien a las previsiones recientes, aunque no contrastadas, por apreciarse ya en 1.995 apreciables desvíos en la previsión contrastada de 1.994.

En Mahón existen graneles líquidos y sólidos así como mercancía general que se transporta en contenedores o remolques y los buques convencionales son raros y con tendencia a desaparecer; se puede considerar pues el siguiente crecimiento anual acumulativo para cada tráfico de estas clases:

- **Graneles líquidos (varios).**- Se adopta la previsión no contrastada 1.996-2.003 partiendo de 1.995:

$$\alpha \left(\frac{133.000}{125.412} \right)^{\frac{1}{8}} - 1 = 0,0074; \quad \text{en 2.004: } 133.000 \cdot 1,0074 = 134.000 \text{ Tn./año}$$

que con una distribución estimada de 80% de varios (Cala Figuera) y 20% de fuel-oil para GESA da para cada terminal en 2.004:

Terminal M-0 (Cala Figuera).-

Varios: 107.200 Tn./año. Suficiente.

Terminal M-2.-

Fuel-oil 26.800 Tn./año. A comprobar.

- **Graneles sólidos (varios).**- Se adopta la previsión no contrastada 1.996 - 2.003 partiendo de 1.995:

$$\alpha \left(\frac{50.000}{42.677} \right)^{\frac{1}{8}} - 1 = 0,0200; \quad \text{en 2.004: } 50.000 \cdot 1,02 = 51.000 \text{ Tn./año}$$

que con una distribución estimada de 73% por i.e. y 27% sin i.e. da para cada terminal en el año 2.004:

Terminales M-2 y M-3 (con i.e.)-

$$0,73 \cdot 0,5 \cdot 51.000 = 18.615 \text{ Tn./año. A comprobar en cada una.}$$

Terminal M-2 (sin i.e.)-

$$0,27 \cdot 51.000 = 13.770 \text{ Tn./año. A comprobar.}$$

- **Mercancía general (ro-ro y lo-lo).**- Se adopta la previsión no contrastada 1.996-2.003 partiendo de 1.995:

$$\alpha = \left(\frac{463.600}{425.759} \right)^{\frac{1}{8}} - 1 = 0,0107; \quad \text{en 2.004 : } 463.600 \cdot 1,0107 = 468.561 \text{ Tn./año}$$

que con una distribución -dadas las últimas tendencias y corrigiendo la previsión no contrastada- estimada de 30% en contenedor y 70% en remolque, que se asimila a lo-lo y ro-ro, da para 2.004:

- **Terminales M-1, M-2, M-4 y M-5 (ro-ro).**-

$$327.993 \text{ Tn./año. A comprobar.}$$

- **Terminales M-1 y M-2 (lo-lo).**-

$$140.568 \text{ Tn./año. A comprobar.}$$

Total de mercancías.- Procediendo igualmente:

$$\alpha = \left[\frac{646.600}{593.848} \right]^{\frac{1}{8}} - 1 = 0,0106948; \text{ en 2004: } 653.515 \text{ Tn./año}$$

de las que irán por carretera la relación resultante de no considerar los graneles líquidos que, para 2.003 da:

$$\frac{646.600 - 133.000}{646.600} = 0,7943 \quad 0,7943 \cdot 653.515 = 519.093 \text{ Tn/año.}$$

1.4.1.2.- Buques.-

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

<u>AÑO</u>	<u>1.995</u>	<u>2.003</u>	<u>2.004</u>
Nº	674	695	703
TRG (10 ³)	4.997	5.490	5.555
TRB (10 ³) (estimada)	3.541	3.891	3.937

1.4.1.3.- Pasajeros.-

Se adopta la previsión no contrastada, para 1.996-2.003 a la baja con una estabilización en los 98.500 pax/año que operan con sus vehículos en el Terminal M-5.

1.4.1.4.- Comparación con índices generales.-

Por último se considera de interés comparar los previsibles índices del puerto en 2.004 con los que nos han servido de comparación para enjuiciar la situación actual en el epígrafe 1.3. si bien, obviamente, habrán también cambiado los que serán de la generalidad de los puertos españoles; la comparación permitirá, en todo caso, apreciar si se atenúan sensiblemente las más importantes desviaciones que hoy se observan.

En síntesis las variaciones físicas del puerto entre 1.995 y 2.004 serán:

Descripción	Actual 1.995	Prevista 2.004
Longitud efectiva de los muelles mercantes.	850 ml.	850 ml.
Superficie total en tierra (2.1.7. Zonas I y II) con ribera parcial (para índices).	161.973 m ² (3)	231.170 m ² (3)
Superficie total en tierra con la totalidad de la Z.M.T.	271.590 m ²	340.818 m ²
Superficie de depósito de mercancías descubierto.	29.770 m ²	50.120 m ²
Superficie de depósito de mercancía cubierto.	520 m ²	1.520 m ²
Superficie afecta a operaciones (Zona 2.1.7.I).	63.190 m ²	83.548 m ²
Superficie de secadero de redes.	800 m ²	900 m ²
Superficie de la Zona I de las aguas del puerto a efectos de índices comparativos	37,625 Ha.(1)	41,175 Ha.(2)
Superficie total de la Zona I de las aguas del puerto.	313,1877 Ha.	312,8317 Ha.

(1) Fondo del puerto hasta la línea Isla d'En Pinta - extremo Este de Muelles Comerciales.

(2) Adición del espejo de agua del terminal de combustibles de Cala Figuera.

(3) Incluye 29.000 m² computables de Z.M.T. en 1.995 y 32.400 m² en 2.004 (ver epígrafe 1.8.5. Cuadro)

y los valores de tráfico a considerar en 2.004 (que se comparan con 1.995) serán:

Epígrafe Memorias	Total de mercancías cualquier tipo (Tn.)	Mercancías que ocupan muelle (Tn.)	Mercancía general ro-ro, lo-lo y cont. (Tn.)
	4.3.3.3.	4.3.3.3. correg.	4.3.3.3. correg. (.)
Año 1.995	593.848	425.759	261.446
Año 2.004	653.515	468.561	287.729
Índices	$I_{g1} \quad I_{g7}$	$I_{g6} \quad I'_{g7}$	I_{g12}
Incluye	Todos los tráficos	Merc.general con depósito.	Merc. gen. susceptible de ocupar almacén.

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

$$I_{g1} = \frac{\text{Tn. mercancía año (4.3.3.3)}}{\text{T. Arqueo de buques al año (4.2.1.3.)}} = \frac{653.515}{3.936.856} = 0,166 \text{ Tn / TRB}$$

$$I_{g3}^c = \frac{\text{Tn. mercancía movidas por carretera (4.9. carret)}}{\text{Tn totales año (4.3.3.3)}} = \frac{519.093}{653.515} = 0,794 \text{ ad}$$

$$I_{g6} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{ml. de muelles comerciales (2.3.2 correg)}} = \frac{468.561}{850} = 551,2 \text{ Tn / m}$$

$$I_{g7} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3)}}{\text{superficie total de tierra (2.1.7 I + II) m}^2} = \frac{653.515}{231.170} = 2,827 \text{ Tn / m}^2$$

$$I_{g7}' = \frac{\text{Tn. totales cargadas y descargadas (4.3.3.3)}}{\text{superficie afecta a operaciones (2.1.7 I)}} = \frac{468.561}{83.548} = 5,608 \text{ Tn / m}^2$$

$$I_{g8} = \frac{\text{superficie de agua Zona I (2.1.6.1)Ha}}{\text{superficie de tierra total (2.1. I + II)Ha}} = \frac{41,175}{23,117} = 1,781 \text{ ad}$$

$$I_{g12} = \frac{\text{Tn. mercancía general (4.3.3.3.) correg (.)}}{\text{superf., tinglados y almacenes (2.4.1. cub y cerrad) m}^2} = \frac{287.729}{1.520} = 189,3 \text{ Tn / m}^2$$

$$I_{g14} = \frac{\text{superficie de depósitos (2.4.1) m}^2}{\text{superficie total (2.1.7 I + II) m}^2} \times 100 = \frac{50.120}{231.170} = 21,68 \%$$

$$I_{g18} = \frac{\text{superf. horiz de secadero de redes (2.5.6) m}^2}{\text{capturas de pescado anuales (4.6) Tn}} = \frac{900}{90} = 10,00 \text{ m}^2 / \text{Tn.}$$

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.

(*) Sólo mercancía general convencional sin taras.

Las referencias que se exponen corresponden a los epígrafes de las Memorias de los Puertos Españoles del año 1994. Hallados estos índices 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_{g1}	0,1677	0,1660	0,689	0,545	0,400	1,156	0,212
I_{g3}^c	0,7888	0,7943	0,579	0,396	0,286	0,800	0,788
I_{g6}	500,89	551,2	992,7	923,9	537,5	900,0	735,0
I_{g7}	3,6670	2,827	5,824	4,112	2,420	7,600	4,092
I_{g7}'	6,7377	5,608	4,317	3,247	2,600	4,350	3,651
I_{g8}	2,3229	1,781	9,730	3,251	0,894	2,117	3,418
I_{g12}	502,78	189,3	110,0	65,65	35,83	63,34	143,0
I_{g14}	17,867	21,68	26,75	21,93	17,17	33,83	12,60
I_{g18}	8,889	10,00	1,469	0,170	0,122	0,233	4,016

Tras la observación del cuadro anterior, que recoge los índices del puerto correspondientes a la situación existente entre los años 1.994 y 1.995, y la que ha sido prevista para el año 2.004, estableciendo como elemento de comparación los indicadores deducidos de los puertos españoles en general y de los de Baleares en particular sobre los datos de 1.993, que se recogen íntegros en el anexo nº 9, cabe realizar los siguientes comentarios:

El índice I_{g1} , sigue con alcanzar el umbral de los índices normales españoles -lo que tiene su explicación en el carácter de puerto de buques y pasajeros que tiene Mahón- y antes bien se aleja dadas las previsiones de aumento del número de buques con importante incidencia de los cruceros turísticos.

El índice I_{g3}^c no experimenta variación importante y continua estando plenamente comprendido entre los límites del índice normal de los puertos españoles y alcanza al que corresponde a los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares.

El índice I_{g6} , aumenta apreciablemente lo que pone de manifiesto un mejor aprovechamiento de las líneas de atraque y se acerca sensiblemente al umbral de los índices normales.

El índice I_{g7} , que antes se encontraba plenamente dentro de los índices normales, baja para situarse cerca de su umbral; en todo caso debe considerarse que el aumento de superficie que implica la ampliación de la Zona de Servicio del Cos Nou que recoge la propuesta tiene presente la calificación como suelo industrial de carácter portuario contenida en el Plan General de Ordenación Urbana y es lógico que se incluya la totalidad de esta superficie para estos fines como prevé el citado Instrumento Urbanístico; ello habrá de permitir, sin duda, que parte de esta ampliación pueda dedicarse a concesiones administrativas relacionadas con la transformación de productos como lo permite el artículo 3 de la Ley 27/1992 y el Plan General.

Por otra parte es discutible la inclusión de 28.969 m² de Z.M.T. en la superficie; si se eliminara el índice sería de 2,379 muy cerca del umbral.

El índice I_{g7}' baja notablemente para acercarse al umbral superior de la banda de los índices normales de los puertos españoles; este indicador pone de manifiesto la desproporcionada falta de superficie dedicada al tráfico mercantil en el Puerto de Mahón y con las expansiones que se prevén en el Cos Nou -ya que no han sido considerados los de la Colársega por poderse destinar a fines no relacionados con el tráfico de mercancías- se corrige notablemente esta deficiencia; de todos modos sigue siendo superior tanto al de la media aritmética de los puertos españoles como al umbral superior de la banda de índices normales, lo que es admisible dada la incidencia del cabotaje que exige menor superficie.

El índice I_{g8} , con la consideración de las aguas interiores que ya ha sido expuesta para la situación actual en el epígrafe 1.3., es decir tomando tan solo el espejo de agua comprendido entre la Isla d'En Pinta y el extremo de Levante de los antiguos Muelles Comerciales, más el que corresponde al nuevo terminal de combustibles previsto entre el Fonduco y Cala Figuera, se encuentra plenamente situado dentro de la banda de los índices normales de los puertos españoles; con la situación actual se roza el umbral superior.

El índice I_{g12} , aun con el aumento de los 1.000 m² de tinglado previsto, sigue siendo extraordinariamente elevado y sobrepasa ampliamente el que corresponde a la media de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares y del orden de tres veces el límite superior de la banda de los índices normales de los puertos españoles; como la circunstancia de la rápida

operación de las mercancías en cabotaje y aplicación masiva de medios que implican carga unitizada hace suponer que se mantendrán en el plazo de ocho años las actuales condiciones operativas se estiman, sin embargo, aceptable.

El índice I_{g14} , aumenta apreciablemente para situarse plenamente dentro de la banda de los índices normales de los puertos españoles, con un mejor equilibrio entre las superficies de depósitos y la total.

El índice I_{g18} , experimenta algún aumento y sigue encontrándose totalmente fuera de lo que es índice normal en los puertos españoles y también en los del conjunto de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares; cabe repetir aquí las reservas ya expuestas en relación con este indicador cuando se ha tratado en la situación en 1.995, y aun cuando con la nueva área pesquera prevista en S'Hort Nou es presumible que se palien las ocupaciones extrañas a la propia función de secadero de redes, por otra parte, al ser esta área una prolongación del llamado "Paseo de la Alameda" de carácter municipal debe contemplarse la integración del puerto con la ciudad y, en consecuencia, no prever ocupaciones masivas de las superficies con útiles y efectos de pesca si no también dejar una parte para uso y disfrute del ciudadano aun cuando se encuentre en zona portuaria dentro del ambiente pesquero que, a no dudar, ha de proporcionar las nuevas adaptaciones de este rincón a la actividad portuaria y pesquera.

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

Operando en Mahón en condiciones más bien próximas a una terminal de concesionarios -con solo un turno en muchas ocasiones- se adoptarán para las distintas fases los rendimientos generales y usuales para línea regular recogidos en el Anexo 4 al tratar del Método Empírico. Se adopta asimismo un total anual de 275 días laborables útiles y jornada de 6 horas, pues la actividad no disminuye en verano por exigencias turísticas.

Muy excepcionalmente persiste en Mahón el tráfico en buques convencionales con clara tendencia a extinguirse y permanecer solo los transbordadores, tramp-graneleros y portacontenedores (en baja). Por ello la rara y eventual operación de un buque tramp convencional no ha de influir sensiblemente en los resultados de considerar terminales de las siguientes características:

	<u>M-1</u>	<u>M-2</u>	<u>M-3</u>	<u>M-4</u>	<u>M-5</u>
Calado o sonda sobre banqueta (m)	7,50	7,50	7,50	7,50	9,00
Nº de atraques equivalentes.	1	1	1	1	2
Ciclos/año/ocupación /superficie.	40	40	40	40	50
Superficie depósito descubierta (m ²)	3.800	14.850	17.245	7.265	7.800
Superficie depósito cubierta (m ²)	-	1.020	500	-	-
Línea de atraque sin tacones (m.)	84	111	111	90	304

La terminal M-0, para descarga de combustibles, no se considera por ser obviamente suficiente.

Y con arreglo a estas cifras se calcularán las capacidades considerando tráfico único, y/o múltiple, en las adjuntas fichas, donde se supone un coeficiente de desequilibrio de tráfico $r = 0,35$ (por cada veinte remolques o contenedores que se cargan van trece virtualmente vacíos). La unidad media cargada virtual se prevé de 10 Tn. Resulta todo ello de los datos de la Memoria de 1.995 en que el cabotaje arroja (4.3.7.) 483.161 Tn. desembarcadas y 110.687 Tn. embarcadas con una relación de 0,23, que tiende a crecer, por lo que se afinará según sigue.

Según el epígrafe 4.37 de la estadística resulta para 1995:

<i>Concepto</i>	<i>Mercancías cargadas Tn.</i>	<i>Mercancías descargadas Tn.</i>
Totales	110.687	483.161
A deducir:		
Graneles líquidos energéticos (por i.e.)		125.977
Cementos (por i.e.)		43.254
Taras de plataformas	62.653	61804
Taras de contenedores	17.282	22.574
<i>Diferencia (sin taras)</i>	30.752	229.552
<i>Diferencia (con taras)</i>	110.687	313.930

$$\text{Coeficiente sin taras} = \frac{30.752}{229.552} = 0,13$$

$$\text{Coeficiente con taras} = \frac{110.687}{313.930} = 0,35$$

adaptando este coeficiente de 0,35 por cuanto las cifras estadísticas de mercancía manejadas en su total engloban las taras.

Para la estructura de tráfico en principio prevista para carga general se ha estimado la de 1995 para 2.004 con una simple distribución del tráfico ro-ro proporcional a las longitudes de frente de terminal de M-1, M-2, M-3, M-4 y M-5 teniendo en cuenta, además, que solo un 50% operan en los Terminales M-2, M-3 y M-5 por deber atender otros tráficos. (M-2 y M-3 graneles y M-5 pasajeros).

Estimación de la distribución de mercancía general en las distintas terminales en primera aproximación.

Total carga general en 1995:

$$110.687 + 483.161 - 125.977 - 43.254 = 424.617 \text{ Tn/a}$$

Terminal M-1 (90 m):

$$\frac{90}{850 - 190 - 70 \times 2} = 424.617 = 73.491 \text{ Tn/a (lo-lo)}$$

Terminal M-2(140 m):

$$\frac{0,5 \times 140}{850 - 190 - 70 \times 2} = 424.617 = 57.160 \text{ Tn/a (ro-ro) (lo-lo)}$$

tomando un 50% para ro-ro y otro 50% para lo-lo

Terminal M-3 (140 m):

$$\frac{0,5 \times 140}{850 - 190 - 70 \times 2} = 424.617 = 57.160 \text{ Tn/a (ro-ro)}$$

Terminal M-4 (100 m):

$$\frac{100}{850 - 190 - 70 \times 2} = 424.617 = 81.657 \text{ Tn/a (ro-ro)}$$

Terminal M-5 (380 m):

$$\frac{0,5 \times 380}{850 - 190 - 70 \times 2} = 424.617 = 155.149 \text{ Tn/a (ro-ro)}$$

Total **424.617 Tn/a**

Con esta distribución se define la estructura de tráfico del Cuadro 1° donde se aprecia una carencia en mercancía general ro-ro y lo-lo y un excedente en graneles. En base a las diferencia se establece en el Cuadro 2° una nueva estructura de tipo de tráfico que corrige esa carencia a expensas de tiempo de graneles.

En resumen, para las diversas terminales, de tráfico único o múltiple, se parte de la siguiente estructura del tráfico total (incluido graneles)

M-0	Granel líquido (combustible)	75.255	Tn/a
M-1	Mercancía general lo-lo	73.491	Tn/a
M-2	Mercancía general ro-ro	28.580	Tn/a

	Mercancía general lo-lo	28.580	Tn/a
	Granel sólido i.e. (cemento)	21.627	Tn/a
	Granel líquido i.e. (fuel)	50.722	Tn/a
M-3	Mercancía general ro-ro	57.160	Tn/a
	Granel sólido i.e. (cemento)	21.627	Tn/a
M-4	Mercancía general ro-ro	81.627	Tn/a
M-5	Mercancía general ro-ro	155.149	Tn/a
	T O T A L	593.848	Tn/a

Por último, para el terminal de combustibles de Cala Figuera se ha considerado, aunque cambie la ubicación de los tanques de modo global, la situación actual con:

Capacidad de tanques o depósitos:

Tanques gasolina 95	4 x 215 m ³
Tanques gasolina 97	2 x 540 m ³
Tanques fuel	1 x 540 m ³
Tanques yet A-1	1 x 2.170 m ³
Tanques gasoleo A	1 x 2.170 m ³
Tanques para varios	16 x 50 m ³
T o t a l	7.608 m³

En toneladas: $7.608 \text{ m}^3 \times 0,8 \text{ Tn/m}^3 = 6.086 \text{ Tn}$.

Capacidad de tomas:

Gasolina 95	400 m ³ /h
Gasolina 97	500 m ³ /h
Gasoleo A	600 m ³ /h
Yet A-1	600 m ³ /h ³

adoptando la de 500 m³/h.

En toneladas : $500 \text{ m}^3/\text{h} \times 0,8 \text{ Tn/m}^3 = 400 \text{ Tn/h}$.

1.4.3.- CUADRO COMPARATIVO

Se acompañan dos cuadros comparativos donde se contemplan respectivamente las dos estructuras de tráfico consideradas para los Terminales M-2 y M-3. Se adopta como válida la comparación del cuadro correspondiente a la segunda hipótesis de estructura, pues con la primera se producen excesos para los graneles en los terminales M-2 y M-3 y carencias en la mercancía general.

En dichos cuadros se recoge, por una parte y en la primera columna, las previsiones de tipo de mercancías que han sido expuestas en el epígrafe anterior y, en el resto de las

columnas las capacidades calculadas para cada una de las terminales; en una penúltima columna aparece el total de capacidad para cada uno de los tipos de mercancías contemplados en la primera columna y, comparando esta capacidad total con la previsión total de mercancía, aparece un coeficiente que expresa la relación existente entre el tráfico previsto y la capacidad prevista, mediante el cual se aprecia el grado de saturación teórico de cada terminal.

Aunque escasamente significativo el terminal M-0 ya que la capacidad de las instalaciones de descarga dependen esencialmente de la capacidad de tanques o depósitos, también se ha expuesto un coeficiente resultante de comparar el tráfico de combustibles (salvo fuel) previsto de 107.200 Tn. para el año 2.004 con la capacidad prevista para dicho año de 121.720 Tn. lo que supone un 88% de su capacidad.

1.4.4.- COMENTARIOS.-

De la observación del Cuadro 2º de comparación de previsiones con capacidades de tráfico que corresponde a la segunda estructura de tráfico prevista para los Terminales M-2 y M-3, cabe hacer los siguientes comentarios.

En lo que se refiere a la mercancía general operada por medio de tráfico ro-ro la capacidad de terminales es prácticamente similar a la previsión con un ligero exceso; debe tenerse en cuenta, sin embargo, que el hecho de disponer buena parte del tráfico en líneas regulares, en parte también con tráfico de pasajeros, puede implicar la realización de más de un turno, por lo que la capacidad dependerá, o bien de los horarios adecuados de estos buques mixtos, o bien de un ajuste que permita dos atraques en un solo día cuando concurra un trasbordador con solo mercancías. En todo caso, para tener en cuenta la presencia de vehículos en régimen de pasaje, solo se ha considerado la mitad de capacidad para el embarque y desembarque de remolques en el Terminal M-5. Se está pues, francamente, del lado de la seguridad.

La capacidad para el tráfico de mercancía general operada en contenedor o, en términos más amplios, mediante grúa, puede considerarse también equilibrada, aunque con un ligero exceso menor que en el caso anterior; se considera aceptable dada la tendencia última de convertir el tráfico de contenedor por medio de sistemas lo-lo en el de sistemas ro-ro.

Los graneles líquidos quedan con algún exceso de capacidad lo cual supone que el tráfico previsto supondrá el 88% de la ocupación. Ello con independencia de ciclos y capacidad de depósitos que serán los reales cuellos de botella.

El tráfico de fuel es ligeramente excedentario de capacidad (en teoría le sobre un 15%) pero debido a lo históricamente irregular de este tráfico se entiende que la solución resulta aceptable, con independencia de los ciclos y capacidad de depósitos.

La capacidad para el tráfico de cemento, donde se opera también con instalación especial, resulta algo superior al tráfico previsto que ocuparía el 93 % de esta capacidad; se estima adecuada la distribución y solución adoptada. También es ello independiente de la consideración de ciclos y capacidad de silos.

Debe comentarse que aunque el Puerto de Mahón en lo concerniente a la mercancía general y al pasaje tiene una temporada de verano con aumento de tráfico, que justificaría la

adopción de un coeficiente corrector por estacionalidad, no se ha procedido así en este caso, pues se da la circunstancia de haberse indirectamente contemplado en el número de días considerados hábiles de 275 al año (descontando el citado mes y los festivos), criterio que ha sido aplicado a la generalidad de los tráficos a los efectos del cálculo de capacidad anual de terminales.

1.4.5.- COMPROBACIÓN CON ÁBACOS DE LA UNCTAD.-

Las hipótesis adoptadas y los resultados obtenidos se contrastaran aplicando algunos de los ábacos contenidos en el Manual de Planificación de la UNCTAD (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), según publicación editada en Nueva York en 1980 con el título "Desarrollo Portuario" y nº de siglas de la publicación TD/B/C.4/175. El conjunto de estos ábacos se recoge en el Anexo nº 6 de la presente Memoria.

Cuando se trata de fijar unidades de contenedores o de remolques se ha tenido en cuenta:

- Que el número n de unidades anuales que entran es igual al que salen (remolques o cajas de contenedor).
- Que la carga media por unidad virtual no vacía es de 10 Tn.
- Que se supone en el año 2004 un 35 % de contenedores o remolques cargados con carga y un 65 % cargados vacíos.
- Que las unidades vacías no pesan (su peso suma para el 35 %)
- Que, de este modo, si T es el tráfico anual en Tn. previsto en total (mercancías cargadas mas descargadas), el número de unidades será:

$$T = 10 n + 0,35 \cdot 10 n = 1,35 \cdot 10n; \quad n = \frac{T}{1,35 \cdot 10} = \frac{T}{13,5}$$

y como el número total de unidades que se mueven es de $2 n$ (n cargadas en barco y n descargadas de barco) el movimiento anual total de unidades será de.

$$2 n = 2 \frac{T}{1,35 \cdot 10} = \frac{T}{6,75} \text{ ud / año}$$

Terminal M-1 (LO-LO).-

Se aplica el "Diagrama de planificación para la zona de almacenamiento de contenedores" partiendo de un nº de TEUs de 12.920 que resulta de considerar la capacidad total anual prevista 87.210 Tn y el coeficiente de desequilibrio de 0,35.

Entrando con esta cifra en la primera escala del diagrama, interpretada a escala 1:20 resulta una superficie de almacenamiento de unos 4.000 m² coincidentes sensiblemente con el de la previsión de 3.800 m²; los coeficientes adoptados de 0,9 entre la altura media y la altura máxima de apilamiento, y el margen de seguridad de 1,4 y la superficie por TEU de 10 m² dan aproximadamente un valor de 2 que equivale al coeficiente n de 0,5 del calculo anterior:

$$1,4 \times \frac{10}{7,5} \times \frac{1}{0,9} = 2,07$$

Terminal M-1 (LO-LO).-

Según el "Diagrama para la determinación de los días de puestos de atraque para tráfico de contenedores" y partiendo de la hipótesis de la producción de números de horas de trabajo normales en la manos de estibadores, que son de 6 en turno diario, y de la utilización de un buque medio de 100 TEUs resulta una necesidad de días de atraque de unos 45 al año lo que concuerda relativamente bien con la hipótesis adoptada de los 40 turnos de un día.

Por consiguiente también se dan por validos los resultados de capacidad adoptados.

Terminal M-2 (RO-RO).-

Se aplica el "Diagrama de planificación para terminales ro-ro: zona de almacenamiento de vehículos" a escala 1:4. Se parte del coeficiente 1,35 que tiene en cuenta los vehículos vacíos de la carga virtual unitaria de 10 Tn por TEU en los llenos y del total de 125.874 Tn. de capacidad anuales; ello arroja un total de vehículos de 18.648 al año que permiten la entrada en el diagrama para en base a las distintas hipótesis que se van siguiendo, similares a las adoptadas en conjunto en el calculo precedente, llegamos a la conclusión de que se precisan 10.000 m².

Como quiera que la superficie prevista para la terminal es de 14.850 m² se aprecia lo aceptable de la capacidad admitida que igualmente al calculo anterior se muestra excedentaria.

Terminal M.2. (LO-LO).-

Se aplica el "Diagrama de planificación para la zona de almacenamiento de contenedores" como en el caso anterior M-1. Partiendo del total anual de 131.868 Tn. y del mismo coeficiente de desequilibrio e igualdad de carga unitaria por TEU se llega a la capacidad de 19.536 unidades anuales que permiten la entrada en el diagrama a escala 1:20 para, con iguales hipótesis que en el caso anterior, llegar a la necesidad de tener 7.000 m² de superficie de almacenamiento de vehículos para la capacidad anual prevista, poniéndose de manifiesto, como en el método anterior, que la superficie es sobrada.

Como la superficie que se ha previsto es de 14.850 m² se entiende aceptable el resultado de capacidad adoptada que habrá de permitir dedicar espacio a concesiones en la parte excedentaria del tráfico RO-RO.

Terminal M-3 (RO-RO).-

Para el tráfico ro-ro de esta terminal se aplica el "diagrama de planificación para terminales ro-ro: zona de almacenamiento de vehículos" ya utilizado anteriormente. Con las mismas hipótesis de desequilibrio $r=0,35$, de 10 Tn. de carga útil por remolque, y de una necesidad de obtener 131.868 Tn. anuales se llega a la cifra de 19.536 vehículos anuales con la que se entra en la escala del diagrama y, siguiendo los diversos valores, de hipótesis similares a las adoptadas en los primeros cálculos del M-2, se alcanza la cifra de 13.800 m² muy inferior a la que ha sido adoptada de 17.745 m².

Cabe dar por válida, pues, la capacidad admitida resultando posible dedicar parte de la superficie a concesiones.

Terminal M-4 (RO-RO).-

Para el tráfico ro-ro de esta terminal se aplica el "Diagrama de planificación para terminales ro-ro: zona de almacenamiento de vehículos" ya utilizado anteriormente. Con las mismas hipótesis de desequilibrio $r=0,35$, de 10 Tn. de carga útil por remolque, y de una necesidad de obtener 73.548 Tn. anuales se llega a la cifra de 10.896 vehículos anuales con la que se entra en la escala del diagrama y, siguiendo los diversos valores, de hipótesis similares a las adoptadas en los anteriores cálculos, se alcanza la cifra de 7.400 m² muy similar a la que ha sido adoptada de 7.265 m².

Cabe dar por válida, pues, la capacidad admitida.

Terminal M-5 (RO-RO).-

Se aplica el "Diagrama de planificación para terminales ro-ro: zona de almacenamiento de vehículos" como en el caso anterior. Partiendo de la capacidad total anual de 98.718 Tn. y del mismo coeficiente de desequilibrio e igualdad de carga unitaria por TEU se llega a la producción de 14.625 unidades anuales que permiten la entrada en el diagrama para, con iguales hipótesis que en el caso anterior, llegar a la necesidad de tener 7.500 m² de superficie de almacenamiento de vehículos para la capacidad anual prevista.

Como la superficie que se ha previsto es de 7.800 m² se entiende aceptable el resultado de capacidad adoptada dada la pequeña diferencia apreciada.

1.5.- NECESIDADES FUTURAS Y LAS AMPLIACIONES PREVISIBLES

Se exponen aquí, tan solo de modo cualitativo, cuales son las necesidades futuras del puerto y sus previsibles ampliaciones, por cuanto su determinación detallada queda debidamente grafiada en el siguiente epígrafe 1.6.

1.5.1.- PECULIARIDAD DEL TRAFICO Y ACTIVIDADES.-

En los puertos 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 Epígrafe 1.4, 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 de los servicios.

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, sean de la Administración del Estado (de interés general), sean 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 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, o bien, como es el caso de Mahón, de adquirir o expropiar terrenos lindantes con la antigua Zona Marítima Terrestre.

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 reagrupación de superficies para adaptar los servicios complementarios al paraje donde se prevé el Muelle Pesquero, resolviendo así, acorde con el Plan Especial aprobado, el antiguo problema de ubicación definitiva de esta flota y sus servicios.

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, que viene definida en el adjunto plano; el detalle de las áreas de esta ampliación puede ser observado en las Hojas de Planos números 5 y 6 del Documento 2.- PLANOS y, asimismo, en los planos informativos del Epígrafe 1.6.

Debe hacerse observar que la ampliación resultante de la comparación de los planos del antiguo límite de la Zona Marítima Terrestre contenidos en el Epígrafe 1.2.3.3. -que hasta la fecha han constituido el límite de la zona de servicio del puerto por aplicación del último párrafo del artículo 47 del Reglamento de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1.928 al no haber prosperado, en su día, el trámite del expediente de la zona de servicio- con el plano de la Hoja nº 5 del Documento 2 que corresponde a la zona de servicio propuesta, no es realmente la que deba llevarse a efecto en el futuro por cuanto, dada la relativamente añeja fecha de aprobación de aquellos deslindes, 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 citado artículo 47, forman parte integrante de esta zona de servicio.

Es necesario pues definir lo que se entiende por "ampliación previsible" pues no resulta válido establecer comparación con la zona de servicio existente de hecho en el momento de la aprobación de los deslindes de la antigua zona marítimo-terrestre; por ello ha sido adoptado el criterio de entender como "ampliaciones previsibles" las que corresponden a los aprovechamientos o infraestructuras actualmente en proceso de ejecución o proyecto - salvo concesiones-, y las que, sin estar tan definidas, han de incluirse en futuras 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 EJECUCION

Colársega m. d. (D₁₈)	3.624	Exclusivamente vialidad.
Colársega m.i. (D₁₉)	18	Exclusivamente vialidad.
Colársega m.i.(Parte de D₂₀)	3.019	Exclusivamente vialidad.
Colársega m.i.(Parte de D₂₁)	2.245	Exclusivamente vialidad.
Colársega m.i.(Parte de D₂₂)	645	Exclusivamente vialidad.
Colársega m.i.(Parte de D₂₃)	148	Exclusivamente vialidad.
Colársega m.i.(Parte de D₂₄)	1.613	Exclusivamente vialidad.
Colársega m.i.(Parte de D₂₆)	317	Exclusivamente vialidad.
Colársega-Cos Nou (D₂₇)	2.290	Vialidad y depósito.
T O T A L	13.919	

EN FASES FUTURAS

Cos Nou (D₁)	450	Depósito de mercancías.
Cos Nou (D₂)	3.780	Depósito de mercancías y concesiones.
Cos Nou (D₃) a (D₁₇)	25.671	Depósito de mercancías y actividades industriales portuarias.
Colársega m.i. (D₂₀) (D₂₁) y (D₂₅)	9.259	Depósitos y almacenes. Embarcaciones menores.
Colársega m.d. (D₂₈)	288	Exclusivamente vialidad.

Colársega m.d.(D ₂₉)	2.070	Exclusivamente vialidad.
S'Hort Nou (D ₃₀) a (D ₃₄)	93	Secadero de redes.
S'Hort Nou (D ₃₅) a (D ₃₉)	856	Vialidad y edificios para servicios.
S'Hort Nou (D ₄₀)	1.109	Vialidad y almacénillos.
S'Hort Nou (D ₄₁)	747	Vialidad, locales y suministros.
Cala Figuera o E.Naval (E ₃₂)	1.360	Terminal de descarga de combustibles.
Cala Figuera (D ₄₂)	2.600	Exclusivamente a vialidad.
Cala Figuera (D ₄₃)	5.700	Depósitos y almacenes. Embarcaciones menores.
Cala Figuera (D ₄₄) a (D ₅₈)	2.194	Vialidad y ampliación de muelle.
Ribera Norte (E ₄₉) a (E ₅₆)	1.400	Embarcaderos públicos de tráfico local a ganar al mar.
Islotes (E ₅₇) a (E ₆₀)	800	Embarcaderos públicos de tráfico local a ganar al mar.
T O T A L	58.377	

Todas ellas quedan grafiadas en los planos del Epígrafe 1.6. 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 tráficos. Debe hacerse observar que la nueva zona pesquera se encuentra ya comenzada.

CUADRO DE CARACTERÍSTICAS

ZONA O PARAJE	SUPERFICIE. m ²	OCUPACIÓN RIBERA m.l.	USOS
Ribera Norte, desde el Clot de la Mola hasta la Base Naval	1.500 (6 embarcac.)	150 m. en 6.850 m.	Embarcaderos públicos o rampas o pantalanes para establecimientos náuticos de uso público en propiedad privada, compatibles con establecimientos marisqueros de plazo no superior a 5 años. Embarcaderos del sector público.
Ribera de las Islas de Lazareto, Plana y del Rei	1.300	125 m en 3.950 m.	Embarcaderos de uso público para las actividades de la Isla.
Terminal mixto del Cos Nou	30.000	390	Manipulación de mercancías. Mantenimiento y conservación del utillaje. Instalación de grúas de pórtico y otros aparatos de carga y descarga de mercancías.
Terminal de contenedores del Cos Nou	7.200	80	Manipulación de mercancías. Mantenimiento y conservación del utillaje. Instalación de grúas de pórtico y otros aparatos de carga y descarga de mercancías.
Explanada Oeste del Cos Nou	17.600	400	Operaciones de mantenimiento de embarcaciones. Locales y despachos para talleres de mantenimiento y administración de empresarios censados para ejercer actividades en el puerto.
Colársega	25.600	600	Atraque de embarcaciones de recreo directamente o en instalaciones de atraque a determinar y los permitidos en la U.A. II (Colársega/1)
Hort Nou	14.400	610	Atraques y servicios de embarcaciones de recreo.

ZONA O PARAJE	SUPERFICIE. m²	OCUPACIÓN RIBERA m.l.	USOS
Hort Nou/Baixamar Zona Pesquera	9.200	360	Atraque de embarcaciones pesqueras. Locales y despachos para servicios relacionados con la industria pesquera. Secadero de redes. Acopio de útiles, efectos y utillaje pesquero. Extendedero de artes para reparación.
Terminal mixto pasajeros y mercancía de Baixamar/Moll de Ponent	21.300	360	Carga y descarga de mercancías. Embarque y desembarque de pasajeros. Servicios de Estación Marítima. Terrazas de establecimientos de hostelería o comerciales relacionados con el tráfico portuario o con visitantes del puerto.
Antiguos Muelles Comerciales (Baixamar/Moll de Llevant)	25.400	955	Cruceros Turísticos. Embarcaciones de recreo transeúntes. Despachos y oficinas para las autoridades portuarias. Servicios para embarcaciones de recreo. Locales y despachos para empresarios censados. Terrazas de establecimientos de hostelería o comerciales relacionados con el tráfico portuario o con visitantes del puerto.
Moll de Llevant	5.900	350	Atraque y servicios de embarcaciones de recreo de base o en tránsito. Terrazas de establecimientos de hostelería o comerciales relacionados con el tráfico portuario o con visitantes del puerto.
Punta des Rellotge	3.200	115	Mantenimiento de embarcaciones menores. Locales para suministro de efectos y lubricantes. Avituallamiento de combustibles a embarcaciones menores.
Dársena de Cala Figuera	12.500	510	Atraque y servicios de embarcaciones de recreo de base o en tránsito. Terrazas de establecimientos de hostelería o comerciales relacionados con el tráfico portuario o con visitantes del puerto. Poliducto de combustibles.
Ribera y Muelle del Fonduco	12.600	480	Atraque de buques y embarcaciones inactivas. Embarcaciones de recreo sin servicio de suministro en tierra. Poliductos de combustibles. Terrazas de establecimientos de hostelería o comerciales relacionados con el tráfico portuario o con visitantes del puerto
Cala Corb/Ribera Este a Punta Cafeis	3.200	390	Mantenimiento del estado natural de acantilado, sin usos permitidos.

ZONA O PARAJE	SUPERFICIE. m²	OCUPACIÓN RIBERA m.l.	USOS
Cales Fonts	6.100	490	Atraque de embarcaciones de tráfico portuario (lista 4ª) y de pesca (lista 3ª). Embarcaciones de recreo. Secadero de redes y depósito de efectos. Terrazas de establecimientos de hostelería o comerciales relacionados con el tráfico portuario o con visitantes del puerto.
Cales Fonts a Punta San Carlos	27.000	2.200	Ribera natural, sin usos permitidos salvo embarcaderos públicos en Cala Pedrera y demás entrantes de la costa.
T O T A L E S	235.300	18.500	

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 los 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 tiene lugar en Mahón a base de mover el límite de tierra antes que 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 tráficlos 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 redactarse los primeros proyectos se adopta, 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 puede producirse en 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. Tal circunstancia no se da en el Puerto de Mahón.

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.

Tal circunstancia se da en varios casos en Mahón.

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. (No se da en Mahón).

B.- A desafectar para posible entrega a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares para viales y/o jardines. (No se da en Mahón).

C.- A desafectar para su venta a los propietarios de las parcelas colindantes. (No se da en Mahón).

D.- Cedidos, adquiridos o a expropiar a particulares, o a traspasar de otras Administraciones a la Autoridad Portuaria de Baleares por medio de Convenios. (Se da en Mahón).

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

Las parcelas **E** que corresponden a espacios de reserva pueden conseguirse por medio de adquisiciones o ganando los terrenos al mar; en este segundo caso se ha estimado conveniente recogerlas también a título indicativo por entender que su previsión ha de facilitar la tramitación del expediente a nivel de informes preceptivos.

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 los planos también adjuntos.

En una primera columna aparece cada numeración de la parcela, en otra columna la sigla con que se consigna en los planos; en otra se describe sucintamente el paraje del puerto donde se halla; en una cuarta columna su superficie expresada en m².; en una quinta y sexta columna el motivo y la causa del cambio respectivamente consignando simplemente las siglas del subepígrafe de los criterios generales que antecede y, por último, en una séptima 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, con su nombre según datos recabados en el catastro.

AMPLIACIONES O REDUCCIONES DE SUPERFICIE QUE IMPLICAN CAMBIOS DE TITULARIDAD O DE AFECTACIÓN.

Parcela	Subparcela Sigla plano	Paraje del Puerto donde se halla	Superficie m ²	Motivo ampliación	Causa cambio	Administración ó particular afectados
I	D ₁	Cos Nou	450	Areas de depósito y viales interiores.	1.6.1.1.2	Ayuntamiento
	D ₂	Cos Nou	2.970		1.6.1.1.2	Adelfa Marí Cardona
	D ₃	Cos Nou	5.356		1.6.1.1.1	Magatzem Cos Nou S.L. y GESA
		Cos Nou.	1.232		1.6.1.1.2	Magatzem Cos Nou S.L. y GESA
	D ₄	Cos Nou	816		1.6.1.1.1	Gaspar Valls Pons
	D ₅	Cos Nou	548		1.6.1.1.1	Portland de Mallorca, S.A.
	D ₆	Cos Nou	907		1.6.1.1.1	Antonio De Olives Pons.
	D ₇	Cos Nou	436		1.6.1.1.1	Catalina Cardona Pons
	D ₈	Cos Nou	210		1.6.1.1.1	Philip Collman Christopher
	D ₉	Cos Nou	179		1.6.1.1.1	Juan Llull Triay
	D ₁₀	Cos Nou	182		1.6.1.1.1	Andrés Martí Menorca.
	D ₁₁	Cos Nou	178		1.6.1.1.1	Mario Morros Pons
	D ₁₂	Cos Nou	2.700		1.6.1.1.1	G.E.S.A.
		Cos Nou	371		1.6.1.1.2	G.E.S.A.
	D ₁₃	Cos Nou	1.847		1.6.1.1.1	CEMENLAND, S.A.
	D ₁₄	Cos Nou	250		1.6.1.1.1	Jaime Palomo Coll
	D ₁₅	Cos Nou	130		1.6.1.1.1	Luisa Catchot Genir
D ₁₆	Cos Nou	378	1.6.1.1.1	Lorenzo Pons Pons		
D ₁₇	Cos Nou	4.025	1.6.1.1.2	Adelfa Marí Cardona		
	Total Cos Nou (I)		23.165			
II	D ₁₈	Colársega	(.) 3.624	Nuevo acceso al Cos Nou.	1.6.1.1.2	Joaquin Moliner Pons
		Total Colarsega (II)	3.624			
III	D ₁₉	Colársega	18	Nuevo acceso al Cos Nou y uso Complementario	1.6.1.1.2	Juana M ^a Stubor Roger
	D ₂₀	Colársega	3.019		1.6.1.1.2	Juana M ^a Stubor Roger
		Colársega	2.672		1.6.1.1.1	Juana M ^a Stubor Roger
	D ₂₁	Colársega	2.245		1.6.1.1.2	Instalaciones Turísticas Menorquinas, S.A.
		Colársega	5.587		1.6.1.1.1	Instalaciones Turísticas Menorquinas, S.A.
	D ₂₂	Colársega	645		1.6.1.1.2	Juana Pons Meliá
	D ₂₃	Colársega	148		1.6.1.1.2	Instalaciones Turísticas Menorquinas, S.A.
	D ₂₄	Colársega	1.613		1.6.1.1.2	Ayuntamiento
	D ₂₅	Colársega	1.000		1.6.1.1.2	Ayuntamiento
	D ₂₆	Colársega	317		1.6.1.1.2	Consell Insular - GESA
D ₂₇	Colársega	2.290	1.6.1.1.2.	Ayuntamiento - GESA		
	Total Colarsega (III)		19.554			
IV	D ₂₈	Colársega	288	Regularidad del vial de la Colarsega.	1.6.1.1.2.	Pedro Nicolás Pons Cardona
		Total Colarsega (IV)	288			
V	D ₂₉	Colársega	2.070	Viales.	1.6.1.1.2.	Comunidad Autónoma Baleares
		Total Colársega (V)	2.070			
VI	D ₃₀	S'Hort Nou	18	Secadero de redes.	1.6.1.1.1	Miguel torres Riquelme
	D ₃₁	S'Hort Nou	20		1.6.1.1.1	Félix Agustín Valls Landino
	D ₃₂	S'Hort Nou	10		1.6.1.1.1	Adolfo Tudurí García
	D ₃₃	S'Hort Nou	23		1.6.1.1.1	Isabel López Segura ^o
	D ₃₄	S'Hort Nou	22		1.6.1.1.2	PROMOB, S.A.
		Total S'Hort Nou (VI)			93	

(.) para pasar 1.978 m². a la rotonda de la CAIB.

Parcela	Subparcela Sigla plano	Paraje del Puerto donde se halla	Superficie m²	Motivo ampliación	Causa cambio	Administración ó particular afectados	
VII	D₃₅	S'Hort Nou	90	Edificios para servicios pesqueros y viales.	1.6.1.1.1	Juana Margarita Gelabert Ferrer	
		S'Hort Nou	68		1.6.1.1.2	Pilar Albertí Florit	
	D₃₆	S'Hort Nou	121		1.6.1.1.1	Gabriel Orfila Florit	
		D₃₇	S'Hort Nou		4	1.6.1.1.2	Juan Luis Campos Rosselló
			D₃₈		S'Hort Nou	160	1.6.1.1.1
Total S'Hort Nou (VII)		586	1.6.1.1.1	PROMOB, S.A.	Ayuntamiento	Ayuntamiento	
VIII	D₃₉	S'Hort Nou	270	Servicios pesqueros y viales.	1.6.1.1.1	Maria C. Pons Cardona	
		S'Hort Nou	165		1.6.1.1.2	Ayuntamiento	
	D₄₀	S'Hort Nou	600		1.6.1.1.1	Ayuntamiento	
		S'Hort Nou	254		1.6.1.1.1	Ayuntamiento	
		S'Hort Nou	90		1.6.1.1.2	Ayuntamiento	
Total S'Hort Nou (VIII)		1.379					
IX	D₄₁	S'Hort Nou	309	Viales.	1.6.1.1.2	Ayuntamiento	
		S'Hort Nou	48		1.6.1.1.1	Ayuntamiento	
		S'Hort Nou	390		1.6.1.1.2	Ayuntamiento	
	Total S'Hort Nou (IX)		747				
X	D₄₂	Cala Figuera	2.177	Servicio embarcaciones menores, vial de acceso al Fonduco y ampliación del Muelle de Ribera.	1.6.1.1.2	Ayuntamiento	
		Cala Figuera	416		1.6.1.1.2	Ayuntamiento	
	D₄₃	Cala Figuera	5.700		1.6.1.1.1	C.L.H.	
		Cala Figuera	370		1.6.1.1.1	Invest Whnug's In Menorca, S.A.	
		Cala Figuera	214		1.6.1.1.1	Francisco Catchot Moll	
		Cala Figuera	130		1.6.1.1.1	Francisco Catchot Moll	
		Cala Figuera	212		1.6.1.1.1	Holiday Homes, S.A.	
		Cala Figuera	277		1.6.1.1.1	Holiday Homes, S.A.	
		Cala Figuera	88		1.6.1.1.1	David Stablesoro	
		Cala Figuera	159		1.6.1.1.1	Pedro Pons Gomila	
		Cala Figuera	63		1.6.1.1.1	Pedro Pons Gomila	
		Cala Figuera	130		1.6.1.1.1	Enrique Carreras Cabello	
		Cala Figuera	80		1.6.1.1.1	Felipa Dam Adame	
		Cala Figuera	77		1.6.1.1.1	Teresa Amadora Coll Bernabé	
		Cala Figuera	78		1.6.1.1.1	Tully Jouhn Harrison	
		Cala Figuera	72		1.6.1.1.1	Antonio Moll Gelabert	
Cala Figuera	52	1.6.1.1.1	Roberto Cardona Adame				
Cala Figuera	192	1.6.1.1.1	Stan Hope				
Total Cala Figuera(X)		10.487					
XI	Nueva parcela incorporada.	Cala Corb	1.060	Regularidad del Muelle de Cala Corb.		Ayuntamiento de Es Castell	
		Total Cala Corb(XI)			1.060		
TOTAL GENERAL. D			63.053			A incorporar con cambio de titularidad	
	E₁	Cos Nou	450		1.6.1.1.2	Ayuntamiento	
		Cos Nou	2.970		1.6.1.1.2	Adelfa Marí Cardona	
	E₃	Cos Nou	5.356		1.6.1.1.1	Magatzem Cos Nou, S.L. y GESA	
		Cos Nou	1.232		1.6.1.1.2	Magatzem Cos Nou, S.L. y GESA	
	E₄	Cos Nou	816		1.6.1.1.1	Gaspar Valls Pons	
	E₅	Cos Nou	548		1.6.1.1.1	Portland de Mallorca, S.A.	
	E₆	Cos Nou	907		1.6.1.1.1	Antonio de Olives Pons	
	E₇	Cos Nou	436		1.6.1.1.1	Catalina Cardona Pons	
	E₈	Cos Nou	210		1.6.1.1.1	Phillip Collman Christopher	
E₉	Cos Nou	179	1.6.1.1.1	Juan LLull Triay			

Parcela	Subparcela Sigla plano	Paraje del Puerto donde se halla	Superficie m ²	Motivo ampliación	Causa cambio	Administración ó particular afectados
	E ₁₀ E ₁₁ E ₁₂ E ₁₃ E ₁₄ E ₁₅ E ₁₆ E ₁₇	Cos Nou Cos Nou Cos Nou Cos Nou Cos Nou Cos Nou Cos Nou Cos Nou	182 178 2.700 371 1.847 250 130 378 4.025		1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.2 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1	Andrés Martí Menorca Mario Morros Pons G.E.S.A. G.E.S.A. CEMENLAND, S.A. Jaime Palomo Coll Luisa Catchot Gener Lorenzo Pons Pons Adelfa Marí Cardona
		Total Cos Nou	23.165			
	E ₁₈ E ₁₉ E ₂₀	Colársega Colársega Colársega	2.672 5.587 288		1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.2	Juana M ^a Stubor Roger Instalaciones Turísticas Menorquinas, S.A. Pedro Nicolás Pons Cardona
		Total Colársega	8.547			
	E ₂₁ E ₂₂ E ₂₃ E ₂₄ E ₂₅ E ₂₆ E ₂₇ E ₂₈ E ₂₉ E ₃₀ E ₃₁	S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou S'Hort Nou	18 20 10 23 22 90 68 121 4 160 143 28 270 352 267 309 390 48		1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.2 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.2 1.6.1.1.2 1.6.1.1.2 1.6.1.1.1	Miguel Torres Riquelme Felix Agustín Valls Candino Adolfo Tudurí García Isabel López Segura PROMOB, S.A. Juana Margarita Gelabert Ferrer Pilar Albertí Florit Gabriel Orfila Florit Juan Luis Campos Rosselló PROMOB, S.A. PROMOB, S.A. Ayuntamiento Ayuntamiento Ayuntamiento Ayuntamiento Ayuntamiento Ayuntamiento Ayuntamiento Ayuntamiento Ayuntamiento Ayuntamiento
		Total S'Hort Nou	2.343			
	E ₃₂ E ₃₃ E ₃₄ E ₃₅ E ₃₆ E ₃₇ E ₃₈ E ₃₉ E ₄₀ E ₄₁ E ₄₂ E ₄₃ E ₄₄ E ₄₅ E ₄₆ E ₄₇ E ₄₈	Cala Figuera. La Plana. Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera Cala Figuera	1.360 5.700 2.593 370 214 130 212 277 88 159 63 130 80 77 78 72 52 192		1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.2 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1 1.6.1.1.1	A ganar al mar. C.L.H. Ayuntamiento Invest Whnug's In Menorca, S.A. Francisco Catchot Moll Francisco Catchot Moll Holiday Homes, S.A. Holiday Homes, S.A. David Stablesoro Pedro Pons Gomila Pedro Pons Gomila Enrique Carreras Cabello Felipa Dam Adame Teresa Amadora Coll Bernabé Tully Jounh Harrison Antonio Moll Gelabert Roberto Cardona Adame Stanhope
		Total Cala Figuera	11.847			
	Nueva parcela incorporada.	Cala Corb	1.060			Ayuntamiento de Es Castell
		Total Cala Corb	1.060			
	E₄₉ a E₅₉	Total Ribera Norte e Islas	2.200			A ganar al mar (200 x 11)
		TOTAL GENERAL. E	49.162	de superficie de reserva prevista		

D1.- Se trataba de un nuevo vial desde la carretera de La Mola para acceder a la Estación Naval sin atravesar el Muelle del Cos Nou cuya ampliación -a expensas de la franja terrestre litoral- queda así unida directamente a la zona operativa del muelle. Se incluye por ser necesario adquirir o expropiar estos terrenos para construir el nuevo vial cuya cesión al Ayuntamiento (en sustitución del D.2. que seguidamente se describirá) se prevé una vez construido. La parte del nuevo acceso a la Estación Naval que discurre dentro de su actual recinto no se incluye por no suponer cambio de titularidad tratándose tan solo de una cuestión económica de costo de las obras del vial que asumiría la Autoridad Portuaria. Se elimina en base a la petición del Ministerio de Defensa y aceptada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesión de 22 de noviembre de 1.999.

D1.- Actual tramo de camino rural municipal que se incorpora a la ampliación del Muelle del Cos Nou; para mantener el paso para los propietarios colindantes se acondiciona el tramo final de este camino -hoy semiabandonado- en su enlace con el nuevo vial a la Estación Naval, descrito para la parcela D-1 al cual cruza sensiblemente al mismo nivel antes de atravesar la trinchera.

D2.- Parcela del mismo propietario a expropiar para ser dedicada toda ella a depósitos o actividades de carácter industrial complementarias de zona portuaria. Todo ello de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana.

D3.- Zona a expropiar a particulares para la continuación del nuevo vial de acceso antes referido y superficie dedicada a actividades portuarias complementarias con arreglo al Plan General de Ordenación Urbana.

D4.a D11 - Diversas parcelas a expropiar para ser dedicadas todas ellas a depósitos o actividades de carácter industrial complementarias de zona portuaria. Todo ello de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana.

D12.- Parcela a expropiar para ser dedicada tanto a las actividades reseñadas en el epígrafe anterior como al nuevo vial de acceso a las instalaciones de la Estación Naval.

D13.a D16 - Concurren las mismas circunstancias antes expuestas para las parcelas **D4.a D11** con la única salvedad de que se trata de diferentes particulares.

D17.- Parcela en la que concurren las mismas circunstancias expuestas para la **D3**.y la **D12**, es decir a expropiar para destinar a depósitos y actividades industriales portuarias y al nuevo acceso a la Estación Naval.

D18.- Parcela a ocupar por el nuevo acceso a los muelles del Cos Nou ya adquirida a un particular por la Autoridad Portuaria de Baleares.

D19.- Concurren las mismas circunstancias que en la **D18**.para otro particular.

D20.- Parcela en parte ya adquirida por la Autoridad Portuaria de Baleares para el nuevo acceso a los Muelles del Cos Nou y en parte prevista su adquisición futura para una zona de reserva que el Plan prevé en la margen izquierda del Torrente de's Gorg.

D₂₁- Concurren las mismas circunstancias que en la **D₂₀** habiendo sido ya adquirida una parte por la Autoridad Portuaria de Baleares para el nuevo acceso a los Muelles del Cos Nou.

D₂₂- Parcela que ya ha sido adquirida por la Autoridad Portuaria de Baleares con arreglo al nuevo acceso prevenido en el Plan Especial aprobado, para la construcción del nuevo vial a los Muelles del Cos Nou.

D₂₃- Parcela que ya ha sido adquirida por la Autoridad Portuaria de Baleares y en la que concurren idénticas circunstancias a las expuestas para la parcela **D₂₂**.

D₂₄- Parcelas hoy dedicadas a vialidad en rústicos caminos municipales y en que se prevé su ocupación por el nuevo acceso a los Muelles del Cos Nou sin perjuicio de mantener la continuación de los viales con las correspondientes intersecciones en el que ha de construir la Autoridad Portuaria antes citado; encontrándose en el Plan Especial el nuevo vial se trata de hecho de desarrollar el Plan General de Ordenación Urbana de Mahón.

D₂₅- Camino rústico de ribera "cul de sac" del Torrente d'es Gorg cuyas parcelas colindantes se adquieren y que se integra en la futura zona de reserva de la margen izquierda de dicho Torrente y que, en consecuencia, se prevé pasar de la administración municipal a la portuaria.

D₂₆- Intersección del nuevo vial de acceso al Muelle del Cos Nou (y también del actual que se desarrolla a lo largo de la Ribera de la Colársega) con la carretera de La Mola, del Consell Insular de Menorca, y que se prevé en el presente Plan al objeto de mantener la continuidad del nuevo vial de acceso a los Muelles Comerciales y definir la Administración responsable en la conservación y mantenimiento del expresado nuevo vial.

D₂₇- Parcela destinada a vialidad y en parte a depósito de embarcaciones menores, cuyas obras han sido construidas por la Autoridad Portuaria de Baleares (y en una parte primera a través de un Convenio suscrito entre Gas y Electricidad, S.A. y el Ayuntamiento) y que se incluyen en el ámbito portuario para recoger la situación de hecho que existe y el tramo de vial de acceso a los Muelles del Cos Nou.

D₂₈- Parcela que se debe expropiar al objeto de dar regularidad al ancho del Muelle de la Colársega evitando el estrangulamiento que padece hoy a causa de la inflexión del deslinde antiguo límite de la zona marítimo-terrestre, aprobado, y todo ello de acuerdo con las actuaciones de planificación precedentes.

D₂₉- Tradicionalmente la carretera de Fornells se iniciaba, por lo que al puerto concierne, al pie de la Costa de Ses Piques, en su entrega al Muelle de Poniente en el paraje de "S'Hort Nou". Hoy día se han realizado importantes obras portuarias en el tramo afectado -en el que concurre la doble circunstancia de ser muelle y carretera-, aunque todo en zona marítimo-terrestre y como es inminente la ejecución del nuevo vial al Cos Nou con un final frente al acceso al Polígono Industrial, en su intersección con la carretera de Fornells, parece conveniente, a efectos de definir cargas de conservación y mantenimiento, que el tramo final de esta carretera se considere Muelle de Ribera y se inicie la responsabilidad de la Autoridad Portuaria de Baleares precisamente en la intersección antes mencionada; por ello se prevé que se integre en la zona de servicio del puerto tanto el tramo comprendido entre el pie de Sa Costa de Ses Piques y el Muelle de la Colársega -que realmente es una prolongación del

Muelle de Poniente en S'Hort Nou- como el actual tramo final de enlace de la carretera de Fornells y del Polígono Industrial, afectos a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, iniciándose de este modo los viales portuarios tanto del Cos Nou como del Muelle de Poniente en la citada intersección o futura rotonda.

D₃₀.a D₃₄ - Se trata de cinco inmuebles que se encuentran desde antiguo contruidos en el Paraje de S'Hort Nou y con una parte de ellos invadiendo la antigua zona marítimo-terrestre por lo que tan solo se recoge en la superficiación de estos inmuebles lo que no afecta a la ocupación de la zona del dominio público; se prevé la expropiación para dedicar el espacio resultante a secadero de redes a modo de prolongación de la actual alameda municipal.

D₃₅.a D₃₈ - Se trata de cuatro inmuebles cuya expropiación se prevé para dedicar a vialidad y a diversos edificios para servicios pesqueros, de suministros y de otros servicios de la administración portuaria.

D₃₉ .-Parcela con edificación que se destina a servicios complementarios de la flota pesquera y, en especial los relativos a trabajos de conservación y mantenimiento que no impliquen su varada (taller mecánico, eléctrico, etc.) a adquirir a D^a Maria Clementina Pons Cardona.

D₄₀.- Espacio cuya ocupación parcial ha sido ya llevada a cabo con obras por la Autoridad Portuaria de Baleares de conformidad con el Ayuntamiento de Mahón para dedicar a servicios de secadero de redes (el nuevo Muelle Pesquero se halla ya construido frente a esta parcela); se prevé una futura ocupación con almacenillos y despachos para armadores así como para vialidad en un nuevo carril a construir rodeando la zona pesquera para evitar interferir en el vial general a lo largo de los Muelles de Ribera y otra parcela en gran parte dedicada a vialidad para acceso a los diversos servicios pesqueros con independencia del vial general a lo largo de los Muelles de Ribera y también, en una mínima parte, a almacenillos para redes y útiles de pesca y servicios de armadores.

D₄₁.- Espacio dedicado en gran parte a vialidad, para el acceso tan repetido en los epígrafes anteriores, así como a estación transformadora y otros servicios de suministros.

D₄₂.- Corresponde a tres parcelas procedentes del Ayuntamiento que se incluyen en zona de servicio: la a) de 2.177 m² ; la b) de 1.155 m² y la c) de 416 m² .

La a) procede, a su vez, de los espacios que corresponden al Ayuntamiento del aprovechamiento de Sa Punta des Rellotge por parte de "Mirador del Rey, S.A." y se dedica íntegramente a regularizar el vial de ribera con una anchura de 11 m. entre el pié de la actual rampa de Cala Figuera y la propia Punta des Rellotge. También se incorporan terrenos municipales para ampliar y consolidar el acantilado en la nueva rotonda a ejecutar.

La b) corresponde a la actual cuesta de Cala Figuera que, hoy día, constituye un inconveniente para el correcto acceso a los Muelles del Fonduco y del fondo de Cala Figuera; siendo perfectamente sustituible el tráfico por el que se desarrolla por la cuesta de Corea (a poniente de la Punta d'es Rellotge), y siendo que es previsible la eliminación de los depósitos de combustibles en el fondo de Cala Figuera para ser trasladados a la ubicación que establezca el Plan Energético de la Isla de Menorca en las proximidades del aeropuerto, se prevé la reutilización de todo el fondo de Cala Figuera para un complejo apto para el servicio de

embarcaciones menores de recreo; para ello hay que recuperar la línea de muelle y como existe el tráfico del Fonduco, que debe mantenerse, se necesita desviar el actual acceso por el fondo de la explanada de Cala Figuera (hoy día ocupada con instalaciones de C.L.H.) y, rodeando éstas, acceder nuevamente al Muelle de Ribera hasta el Fonduco; por dicha razón se incluye el pase de este vial -que ha de ser remodelado y transformado en otro peatonal acceso por la parte superior- del Ayuntamiento a la Administración Portuaria regularizando así el bordo portuario. Se elimina en base a la petición municipal y aceptada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesión de 22 de noviembre de 1.999.

La c) es una parte de la parcela destinada hoy a instalaciones de impulsión de aguas residuales en cuyo borde Este se encaja un vial futuro para liberar la explanada del fondo de Cala Figuera del tráfico litoral frontal que ha de rodear las futuras instalaciones.

D43.- Actual parcela ocupada con las actuales instalaciones de C.L.H. que se prevé ocupar por la Autoridad Portuaria para su destino a servicios de embarcaciones menores de recreo, conjugadamente con el espejo de agua del fondo de Cala Figuera en la medida que lo permita el terminal de combustibles y su zona de maniobra. Todo ello sin perjuicio del mantenimiento de la ocupación por parte del Ayuntamiento de Mahón para las instalaciones de impulsión de las aguas residuales. Los terrenos o derechos correspondientes habrán de ser expropiados a C.L.H.

D44.- Parcela a ocupar a INVEST WOHNUG'S IN MENORCA, S.A para ajustar el nuevo vial de acceso al Fonduco y a ampliar el Muelle de Ribera.

D45-a D46 - Parcelas a ocupar a D. Francisco Cachot Moll con el mismo fin que el indicado para el anterior.

D47-a D48 - Parcelas a ocupar a Holiday Homes, S.A. con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D49.- Parcela a ocupar a D. David Stablesoro con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D50 a D51 - Parcelas a ocupar a D. Pedro Pons Gomila con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D52.- Parcela a ocupar a D. Enrique Carreras Cabello con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D53.- Parcela a ocupar a D^a Felipa Dam Adame con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D54.- Parcela a ocupar a ocupar a D. Enrique Carreras Cabello con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D55.- Parcela a ocupar a ocupar a D^a Felipa Dam Adame con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D56.- Parcela a ocupar a D^a Teresa Amadora Coll Bernabé con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D57.- Parcela a ocupar a D^a Tully John Harrison con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D58.- Parcela a ocupar a D. Antonio Moll Gelabert con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D59.- Parcela a ocupar a D. Roberto Cardona Adame con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

D60.- Parcela a ocupar a Mr. Stanhope con el mismo fin que el indicado para la parcela anterior.

En cuanto a las parcelas que corresponden a los terrenos clasificados como "de reserva" son las que a continuación se relacionan citando su concordancia con las anteriormente citadas y reseñadas que corresponden a terrenos cedidos, a expropiar o adquirir a particulares, a traspasar de otras administraciones o a destinar procedentes de dominio público marítimo-terrestre o espejo de agua del puerto.

E1 a E17.- Todas ellas se hallan situadas en el paraje del Cos Nou y se corresponden exactamente con las que han sido antes reseñadas en las siglas **D1.a D17** y su finalidad corresponde a viales o a mejora de terminales para zonas de depósito o de concesiones.

E18.- Parte de la parcela aun adquirida que se corresponde con la **D20** y que ha de destinarse a depósitos o servicios de embarcaciones menores.

E19.- Parte de la parcela no adquirida que corresponde a la **E21** y que ha de ser destinada al mismo fin que el reseñado para la anterior.

E20.- Se corresponde exactamente con la parcela antes reseñada **D28** y ha de adquirirse o expropiarse para regularizar el vial de ribera del Muelle de la Colársega.

E21 a E29 .- Se corresponde con las parcelas **D30 a D38**, que han de ser adquiridas para destinar a servicios pesqueros o generales de la administración del puerto.

E30.- Se corresponde con la parcela **D39** que se incluye en la reserva para ser destinada a talleres de conservación y mantenimiento de barcos pesqueros o de su tipo en general.

E31.- Se corresponde con las parcelas **D40 a D41**, que se destinan a vial y servicios pesqueros y cuya adquisición ha de gestionarse cerca del Ayuntamiento de Mahón para proceder de mutuo acuerdo a la urbanización de la zona (la Autoridad Portuaria acondiciona la parte anexa a los muelles y al Ayuntamiento el parque de las laderas de San Francisco y de la Costa de Ses Piques de las inmediaciones.

E32.- Parcela a ganar en el espejo de agua en el paraje de Cala Figuera para disponer las instalaciones de bombeo de los combustibles si esta solución prevista concuerda con los instrumentos de planificación que se llevan a cabo en la Isla de Menorca para resolver de un

modo global el transporte y la distribución de combustibles e inflamables; si así no fuera por adoptarse otra solución global esta parcela quedaría sin efecto.

Esta previsión, que afecta solo al espejo de agua actual del puerto, no influye en el resto de previsiones de uso del fondo de Cala Figuera que permanecen tanto si se mantiene como no este terminal de combustibles. Como ya queda ampliamente explicado en el Plan Especial del Puerto -que solo se aprobó en la parte de ribera que corresponde al término municipal de Mahón, pero quedando en suspenso en la parte correspondiente en la ribera del término municipal de Es Castell- la previsión de esta posible infraestructura no tiene mas objeto que el de dotar de un mínimo de condiciones a la actual descarga en paraje próximo al de la actual descarga por cuanto no ha podido consensuarse hasta la fecha el punto definitivo, dentro o fuera del puerto. Se insiste pues que esta previsión, a ejecutar, en su caso, si no pudiera alcanzarse acuerdo en otra definitiva, en nada empece la sustitución de la solución por otra, cual pudiera ser -si así se propusiera por instancias ajenas a la Autoridad Portuaria de Baleares, a quien escapa la posibilidad de actuación en esta cuestión- la afectación a terminal de combustibles del muelle de ribera, tramo oeste, de la Estación Naval de Mahón, en la línea seguida en gestiones realizadas por diversos sectores interesados de los que tiene noticia la División de Mahón de la Autoridad Portuaria de Baleares.

Por ello esta parcela E.32 pudiera corresponder a la de un nuevo terminal de combustibles en el muelle de ribera de la Estación Naval conforme se apunta en el plano adjunto lo cual requeriría algún dragado para la mejora de calados. En todo caso esta solución se basaría en un Convenio con el Ministerio de Defensa por lo que, tanto si prospera como si no esta eventual solución no se alteran el resto de previsiones del presente Plan.

E33.- Parcelas donde están ubicadas actualmente las instalaciones de C.L.H. para depósitos de combustibles, y que, una vez trasladada la factoría en base a la planificación a nivel global e insular por instrumentos ajenos al presente, podrá ser adquirida por la Autoridad Portuaria para su destino a servicios de entendimiento y mantenimiento de embarcaciones menores y de recreo con sustitución del vial al Fonduco que se desplazarían por el fondo de la parcela para librar la línea de muelle y disponer así en ella posibles elementos de izada de embarcaciones o mantenimiento. Se corresponde con la **D42** y la **D43**

E34 a E48.- Se corresponden estas parcelas que se incluyen en la reserva con las antes reseñadas a expropiar o adquirir según la anulación de siglas de la D.44 a la D.58; todo ello con el fin de mejorar el vial existente de acceso al Fonduco y dejar un espacio mínimo de muelle para atraque de embarcaciones.

E49 a E59.- Corresponde a diversas parcelas de unos 200 m². de media que, en número de siete en la ribera norte y de cuatro en los islotes interiores, están previstas en el Plan Especial aprobado en el dominio público marítimo-terrestre y espejo de agua del puerto para construir embarcaderos públicos en aquellos puntos en los cuales existe una relación viaria con el conjunto de establecimientos, urbanizaciones o caseríos establecidos en aquellas riberas.

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.-

Se describirá el borde marítimo de la zona de tierra contemplando el puerto natural de Mahón siguiendo su ribera en el sentido contrario al de las agujas de un reloj a partir del Clot de La Mola. El borde marítimo se inicia en el punto de intersección de la línea de agua con la que une el vértice número 93 del deslinde practicado de oficio por la Jefatura de Costas y aprobado por O.M. de 5 de noviembre de 1.971 (Expte. nº ME-1/22); con el vértice número 192, al otro lado de la bocana del puerto, del deslinde practicado por la Administración de la Zona Marítimo-Terrestre y aprobado por O.M. de 6 de febrero de 1.970 (Expte. 474-DP); se sigue la línea de agua hasta alcanzar el paraje de los Freus en el fondo de Cala Taulera en que, manteniendo esta línea de agua representada en el plano de este deslinde, se pasa del vértice número 4 de este deslinde al 86 del deslinde practicado de oficio por la Jefatura de Costas y aprobado por O.M. de 26 de enero de 1.972 (Expte. nº ME-1/23); se prosigue a continuación por la línea de agua frontera al tramo entre los vértices 86 y 113 de este mismo deslinde; sigue una línea de agua representada en el deslinde de la zona marítimo-terrestre, entre los vértices CXXXII y I, en el lugar denominado Cala Llonga de la finca San Antonio, solicitado por D. Bartolomé March Servera y aprobado por O.M. de 17 de mayo de 1.968 (Expte. 413-DP); sigue la línea de agua que corresponde al plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre, entre los vértices LXI y I, solicitado por D. Gabriel Orfila Llopis y seis más y aprobado por O.M. de 9 de diciembre de 1958 (Expte. nº 99-D); sigue la línea de agua del plano del deslinde de la zona marítimo-terrestre de un tramo comprendido entre la Estación Naval y la punta de la Cala de San Antonio, entre los vértices I al XLI, solicitado por D^a Camila de Vigo y Fabra, en la finca de San Antonio, de la Jefatura de Puertos de Baleares, y aprobado por O.M. de 17 de septiembre de 1.962 (Expte. nº 135-DP); a continuación sigue la ribera de la Estación Naval de Mahón, establecimiento afecto al Ministerio de Defensa y que no forma parte de ningún límite por estar totalmente excluido el establecimiento de la zona de servicio del puerto; siguen a continuación de la Estación Naval los cantiles de los muelles de ribera y tacones ejecutados en el Cos Nou y la Colársega por la Autoridad Portuaria de Baleares hasta alcanzar la desembocadura del Torrente d'es Gorg, en cuyas márgenes el borde marítimo viene representado por los muretes existentes para contención de los terrenos y vial conforme se señala en el plano de deslinde de la zona marítimo-terrestre promovido por Gas y Electricidad, S.A. y aprobado por O.M. de 17 de febrero de 1.960 (Expte. nº 1-P); siguen los cantiles de los Muelles de la Colársega, de S'Hort Nou, de Baixamar, de Levante, de Cala Figuera hasta alcanzar, ya frente al término del municipio D'Es Castell el Muelle de Ribera y Camino del

Fonduco, siendo los cantiles los de las obras antiguas y modernas en ellos ejecutados; sigue la ribera natural del puerto a partir de frente al vértice XXXVIII del deslinde solicitado por el Ayuntamiento de Villacarlos y aprobado por O.M. de 30 de diciembre de 1.959 (Expte. 78-DP); se sigue por esta ribera hasta alcanzar Cala Fontanelles, donde, entre los vértices LXV y LXVIII, el límite está constituido por el borde del embarcadero de Cala Fontanelles; a partir de frente al vértice LXVIII se sigue la ribera natural del puerto hasta llegar frente al vértice LXXXVI en que se inicia el Muelle de Ribera de Cala Corb que, con su rampa o varadero, cuyo labio de agua constituye el límite, se alcanza el vértice nº XCII en que se reinicia el límite en la ribera natural del puerto en el acantilado de la parte de Levante de Cala Corb hasta alcanzar frente al vértice nº CIV el antiguo Muelle d'En Pons, cuyos bordes de cantil y de labio de agua de rampa varadero se sigue hasta el vértice CXI donde se recupera la ribera natural del puerto hasta el CXIV en que se inicia, en la Punta de Calas Fonts, el Muelle de Ribera de dicha Cala, cuyo borde se sigue hasta su fondo alcanzando la ribera natural frente al vértice CXXXIII en que se prosigue con esta ribera natural hasta el final del deslinde en Cala Padera donde se enlaza con la ribera natural que corresponde a la zona marítimo-terrestre del deslinde promovido por la Administración y aprobado por O.M. de 6 de febrero de 1.970 (Expte. nº 474-DP) frente a toda la línea poligonal definida por los vértices del 1 al 192; la línea concluye en la intersección de la línea de agua con la de unión del vértice 192 con el nº 93 del deslinde practicado de oficio y aprobado por O.M. de 26 de enero de 1.972 (Expte. ME-1/23) ya citado al iniciar la descripción en la propia bocana del puerto.

Constituyen asimismo el borde marítimo de la zona de tierra las líneas de agua de las Islas del Lazareto y del Rey, tal como queda definido en los planos del deslinde promovido por la Administración y aprobado en 18 de febrero de 1.970, correspondiendo el frente de la zona de 65 vértices a la Isla del Lazareto y el frente de la zona de 23 vértices a la Isla del Rey; también se incluye en el borde marítimo la línea de agua de la Isla de la Cuarentena, hoy Isla Plana, incluida en el mencionado deslinde con 17 vértices, que actualmente corresponde a instalaciones militares afectas a la Estación Naval de Mahón, y que pasan a formar parte íntegramente de la Zona de Servicio.

1.7.1.2.- Borde terrestre.-

También siguiendo la dirección contraria al sentido de las agujas de un reloj y comenzando por la bocana del puerto en el paraje del Clot de la Mola, el borde de la zona de tierra queda definido, a partir del vértice nº 93 del deslinde de la zona marítimo-terrestre practicado de oficio por la Jefatura de Costas y aprobado por O.M. de 5 de noviembre de 1.971 (Expte. ME-1/22), por las líneas de este deslinde hasta llegar al vértice 4 en que se deja dicha línea para atravesar los freos del fondo de Cala Taulera en línea recta hasta el vértice nº 86 del deslinde de la zona marítimo-terrestre practicado de oficio por la Jefatura de Costas y aprobado por O.M. de 26 de enero de 1.972 (Expte. ME-1/23); seguidamente se siguen íntegramente los vértices de este deslinde hasta el nº 113 en que enlaza con el vértice nº I del solicitado por D. Bartolomé March Servera y aprobado por O.M. de 17 de mayo de 1.968 (Expte. nº 413-DP); se siguen los 132 vértices de este deslinde, numerados del número I al CXXXII, para enlazar, en este último vértice con el LXI del deslinde solicitado por D. Gabriel Orfila Llopis y seis más y aprobado por O.M. de 9 de diciembre de 1.958 (Expte. nº 99-D); seguidamente se siguen los 61 vértices de este deslinde numerados del I al LXI, hasta alcanzar el vértice nº I del deslinde solicitado por D^a Camila de Vigo y Fabra aprobado por O.M. de 17 de septiembre de 1.962 (Expte. nº 135-DP); siguen a continuación los vértices de este deslinde numerados del I al XLI, el último de los cuales se halla en el muro de cerca Este de la Estación

Naval de Mahón, establecimiento afecto al Ministerio de Defensa, en el que se define este tramo de borde terrestre.

A continuación y a partir de la cerca de la Estación Naval en su lado Oeste, se sigue el límite sin amojonar de la parcela cuya adquisición o expropiación está prevista en los planos, para depósito, a D^a Adelfa Marí Cardona (D-17); la de similares características y para el mismo fin prevista adquirir o expropiar a Gas y Electricidad, S.A. (D-12); la de similares características también prevista expropiar o adquirir a Magatzem Cos Nou, S.L. (D-3); constituyendo un borde terrestre por su lado oeste en la zona de servicio, se encuentra el límite de la parcela que está previsto adquirir a Magatzem Cos Nou, S.L., en su lindero con la parcela de Gas y Electricidad, S.A. y la de iguales características de D. Gaspar Valls Pons, también lindante con la parcela de Gas y Electricidad, S.A. que constituiría en el futuro el límite de la zona portuaria. Nótese que no se incluye en zona de servicio la parcela D.2. destinada a nuevo acceso a la Estación Naval por cuanto ha sido anulada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en sesión de 22 de noviembre de 1.999.

Se llega así al vértice número I del citado deslinde practicado a Gas y Electricidad, S.A. en el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre y aprobado por O.M. de 5 de junio de 1.959 siguiendo el tramo I al II de dicho deslinde hasta alcanzar la tangente de entrada del vial construido; en dicho punto se abandona dicho deslinde para seguir el borde del nuevo vial construido, acera incluida, en virtud del Convenio establecido entre el Ayuntamiento y Gas y Electricidad, S.A., en antiguos terrenos de dicha Empresa; alcanzada la intersección de la carretera de la Mola del Consell Insular de Menorca se sigue el borde de dicha acera, en parte sin amojonar, hasta los centros de las curvas de enlace de la entrega de la carretera de la Mola cuya línea de unión constituye el límite de la zona de servicio; sigue a continuación el borde interior, es decir hacia tierra, de los terrenos a incluir en el nuevo vial y proyecto para acceso a los Muelles del Cos Nou procedentes de viales municipales (D-24), de terrenos adquiridos a Instalaciones Turísticas Menorquinas, S.A. (D-23); a D^a Juana Pons Meliá (D-22); a Instalaciones Turísticas Menorquinas, S.A. (D-21); a D^a Juana M^a Stubor Rotger (D-20); a D^a Juana M^a Stubor Rotger (D-19); a D. Joaquín Moliner Pons (D-18) y, se enlaza el borde de estas dos últimas sobre el Torrente D'es Gorg delimitándose así el tramo hidráulico del marítimo; todos estos bordes de terrenos, adquiridos ya para el nuevo vial a particulares, se encuentran sin amojonar en el momento de la redacción del presente Proyecto.

El borde sur del tramo de la Colársega está constituido por la propia carretera de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares de Mahón a Fornells; el borde de los terrenos adquiridos a D. Joaquín Moliner Pons; y el tramo de la desembocadura del Torrente D'Es Gorg comprendido entre los vértices XVII y XXIX del deslinde solicitado por Gas y Electricidad, S.A. y aprobado por O.M. de 17 de febrero de 1.960 (Expte. 1-P); constituye a continuación el borde terrestre la línea que une los vértices XXIX y XXXIII, incluyéndose pues una parcela propiedad privada definida por esta línea y la deslinde del antiguo límite; sigue a continuación el límite del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre de este deslinde entre los vértices XXX y XXXVI entendido interrumpido en su entrega a la carretera de Mahón a Fornells, hoy dependiente de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares; sigue el límite por el lado este de dicha carretera hasta enlazar con la entrega del nuevo acceso a los Muelles del Cos Nou.

A partir del Muelle de la Colársega y por el lado sur, ya en el Muelle de Poniente, el límite queda constituido por el de la actual carretera de Mahón a Fornells y el del antiguo

límite de la zona marítimo-terrestre entre los vértices XXXVII y XXXVIII del antiguo límite definido por el deslinde antes citado y por los vértices de la zona marítimo-terrestre del deslinde que, siguiendo esta misma numeración, fue practicado a instancias del Ayuntamiento de Mahón y aprobado por O.M. de 2 de junio de 1.964 (Expte. nº 173-DP), hasta alcanzar el vértice número XLIII, a partir de cuyo punto se abandona el deslinde para, en el siguiente tramo, seguir la línea de las ampliaciones de la zona pesquera, hoy sin amojonar, que constituye el borde interior de las parcelas a negociar con el Ayuntamiento en los espacios libres del paraje (D-41; D-40; D-39); se alcanza así el vértice LVI del deslinde antes citado que a partir de este punto se sigue íntegramente por las fachadas de las casas y pies de los viales hasta alcanzar el vértice CXXIV al pie de la Punta de's Rellotge.

En esta zona queda un enclave excluido de la zona de servicio del puerto constituido por la Casa del Mar (Instituto Social de la Marina) edificación contigua con construcción entre medianeras; pero sin reconocer servidumbres.

A partir del citado vértice CXXIV se abandona este antiguo límite de la zona marítimo-terrestre viniendo constituido el borde de la nueva zona de servicio por una línea paralela al borde del lado del mar de la calzada del vial litoral trazada a once metros de distancia (D.42a.), incluyendo los terrenos municipales para la nueva rotonda, hasta alcanzar el inicio de la cuesta de Cala Figuera, por el borde de la parcela de C.L.H. donde se encuentra la Factoría en el fondo de Cala Figuera (D-43), salvando los terrenos de la Estación Municipal de la impulsión de aguas residuales a excepción de una parcela (D.42 c.) de su lado Este que se destina a nuevo vial en una franja de seis metros, constituyendo límite de la nueva zona de servicio ambos bordes de dicha franja; se sigue por el límite de las parcelas adquiridas a Invest Wohnug's in Menorca, S.A. (D-34); Francisco Cachot Moll (D-35); Francisco Cachot Moll (D-36); Holiday Homes, S.A. (D-37); Holiday Homes, S.A. (D-D-38); David Stablesord (D-39); Pedro Pons Gomila (D-40); Pedro Pons Gomila (D-41); Enrique Carreras Cabello (D-42); Felipa Dam Adame (D-43); Teresa Amadora Coll Bernabé (D-44); Tully John Harrison (D-45); Antonio Moll Gelabert (D-46); Roberto Cardona Adame (D-47) y Mr.Stanhope (D-48).

Se alcanza así el vértice número VIII del deslinde solicitado por el Ayuntamiento de Villacarlos y aprobado por O.M. de 30 de diciembre de 1.959 (Expte. nº 78-DP) que se sigue a continuación sin interrupción y sin modificación alguna a lo largo de las fachadas de las edificaciones o de las líneas que dicho deslinde define hasta el paraje de Punta de Cala Padera donde se halla el vértice número CLI; a continuación se sigue el deslinde de la zona marítimo-terrestre que enlaza con éste, practicado de oficio con autorización del Ilmo. Sr. Director General de Puertos y Señales Marítimas de 7 de septiembre de 1.967, y aprobado por O.M. de 6 de febrero de 1.970 (Expte. 474-DP), finalizando el borde de tierra en el último vértice de este deslinde que es el número 192. A lo largo de la zona marítimo-terrestre, en el Norte y Sur de la bocana, la alineación definida por los vértices 192 del mencionado deslinde y el número 93 del deslinde de la zona marítimo-terrestre practicado por la Administración de oficio y aprobado por O.M. de 5 de noviembre de 1.971 (Expte. ME-1/22). Solo se incorpora la sugerencia del Ayuntamiento de Es Castell de ensanche del Muelle de Poniente de Cala Corb, limitándose dicho ensanche al pie del acantilado, el cual quedaría íntegramente en zona municipal.

En el interior del puerto el borde terrestre en la Isla del Lazareto está constituido por el deslinde de 65 vértices practicado de oficio por la Administración con la autorización del Ilmo. Sr. Director General de Puertos y Señales Marítimas de 23 de diciembre de 1.966, en 18

de febrero de 1.970; por la línea de 23 vértices del mismo expediente de deslinde en la Isla del Rey; y por la línea de 17 vértices del mismo expediente de deslinde en la Isla de la Cuarentena, hoy Isla Plana.

1.7.2.- ZONA DE AGUA.-

1.7.2.1.- Zona I.-

Siendo que se trata Mahón de un puerto natural el límite de esta zona de agua, incluida en la de servicio del puerto, viene determinada por el borde marítimo que ha sido descrito en el epígrafe 1.7.1.1. para la zona de tierra y la línea de cierre de la bocana que viene definida por los extremos del indicado borde marítimo en la línea de agua frente a los vértices nº 93 (Punta del Clot de la Mola) del deslinde practicado de oficio por la Jefatura de Costas en el paraje del Clot de la Mola y aprobado por O.M. de 5 de noviembre de 1.971 (Expte. nº ME-1/22) y nº 192 (Punta de San Carlos) del deslinde practicado de oficio y aprobado por O.M. de 6 de febrero de 1.970 (Expte. nº 474-DP).

La zona de practicaje queda incluida en la zona de aguas I, al no existir inicialmente zona II, sin perjuicio de que los prácticos utilicen las boyas flotantes existentes en la bocana del puerto y a sus efectos su definición sería: “La zona de practicaje queda definida por la superficie de las aguas interiores del puerto limitada por la línea poligonal de cierre que une la Punta de San Carlos, la boya roja en la Laja de San Carlos, la boya verde en la Laja de Fuera y la Punta del Clot de la Mola”.

1.7.2.2.- Zona II.-

Dadas las condiciones de puerto natural que tiene Mahón y la posibilidad de fondeo, de la Punta de Cala Figuera o de prestación de servicios en los parajes plenamente abrigados comprendido entre la Isla del Rey y la Isla del Lazareto y las Riberas Norte y Sur, no se incluye ninguna Zona II; proceder de otro modo, por otra parte, sería totalmente ocioso por cuanto fuera de la bocana del puerto es sumamente inusual que se fondee en espera de entrar al puerto y tampoco tiene dicho paraje condiciones naturales apropiadas para asignarle la función de aguas en la Zona II.

No obstante y durante la preparación de este texto refundido, en el último Consejo de Navegación y Puerto del Puerto de Mahón se señaló la conveniencia de que se definiera por primera vez una Zona II de aguas para fondeos de grandes buques y cruceros turísticos, para incluirla en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Mahón.

Por la Autoridad Portuaria de Baleares, en colaboración con la Capitanía Marítima y la Corporación de Prácticos, se definió una Zona II con tres áreas diferenciadas, de las que la Dirección General de Costas informa favorablemente una de ellas, que es la que se ha elevado al Consejo de Administración para su aceptación.

Con fecha de 17 de diciembre de 2003, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares, visto el informe de la Dirección General de Costas, adopta el Acuerdo de incorporar la citada Zona II Área 1 (zona de fondeo en espera y canal de aproximación a la bocana), al Texto Refundido del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Mahón y remitirla a Puertos del Estado, todo ello de acuerdo con lo establecido en el apartado t)

del artículo 40.5 y d) del artículo 37.1 de la Ley 62/1997, y del artículo 15.2. de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Las coordenadas geográficas de esta nueva Zona II del Puerto de Mahón, serán:

Área 1: Zona de fondeo en espera y canal de aproximación a la bocana.

Vértice	Latitud	Longitud
1	39° 52,10' N	4° 18,57' E
2	39° 52,22' N	4° 19,00' E
3	39° 52,52' N	4° 19,67' E
4	39° 51,00' N	4° 19,67' E
5	39° 51,00' N	4° 18,65' E
6	39° 52,02' N	4° 18,50' E

Dicha Zona II (3.573.577 M2) se grafía en el correspondiente plano 4.2 del Documento nº 2 PLANOS.

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 cuyo cuadro de características 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 trasbordador 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 o actividades comerciales en general. 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 comercio 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 internaje 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.

1.8.2.5.- Portuario no especificado (Protección).-

Se incluye este uso que corresponde exclusivamente al ribazo de la zona marítimo-terrestre contiguo a la zona I de las aguas del puerto, y dada la especial configuración del Puerto natural de Mahón, para regular los usos de esta estrecha franja, teniendo en cuenta:

a).- Que el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios ha de guardar armonía con el Plan Especial, instrumento urbanístico ya aprobado, donde se recoge el uso posible teniendo en cuenta básicamente la proliferación de establecimientos marisqueros en aguas de escasa profundidad.

b).- Para establecer una protección a las aguas de la zona I previstas, de modo que la Autoridad Portuaria pueda en todo momento decidir sobre eventuales ocupaciones solicitadas por particulares.

c).- Establecer una continuidad en la ribera con los embarcaderos públicos previstos (comercial).

1.8.3.- USOS ESPECÍFICOS.

Los usos básicos de los puertos 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).

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 fronterizas 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 BASICOS CON LAS INFRAESTRUCTURAS Y LOS USOS ESPECIFICOS.-

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 incluíbles 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.

2°.- 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. Al existir diversas zonas o áreas con el mismo uso básico, se ha puesto de manifiesto esta circunstancia a través de la pertinente sigla del plano.

Aunque se hayan especificado posibles usos específicos o categorías, conforme a la norma ello no tiene más efectos que puramente indicativos o informativos; ahora bien, debe expresarse por su relativa importancia en cada una de las cuatro zonas destinadas a usos complementarios la M1, la M2, la M3 y la M4, que la primera se destina esencialmente a servicios de mantenimiento de las embarcaciones de recreo, la segunda a servicios de la Administración, la tercera al mantenimiento de equipos y embarcaciones pesqueras, de tráfico y de recreo de mayor porte y su línea de atraque tanto a embarcaciones menores pesqueras, como de tráfico como de recreo con mantenimientos a flote; y la cuarta a servicios vinculados

a la preparación o distribución de cargas y mantenimiento de embarcaciones menores de escaso porte, básicamente de Es Castell. En el cuadro se distingue cuando la superficie del área ya está estrictamente afecta al uso básico, llamándola "propia", cuando aun no está afecta -o está prevista como reserva- en que se señala "de reserva", y, por último, cuando la superficie, aunque englobada en el área, corresponde propiamente a usos generales como viales que la atraviesan, zonas de protección, jardín, etc., con un efecto general en que se reseña como "común".

Cabe hacerse observar que la estrecha faja de la zona marítimo-terrestre comprendida en la ribera del puerto natural no destinada a usos portuarios -no así el agua- no ha sido asignada específicamente a ningún uso; en el Plan Especial (aprobado para Mahón) se señalan, ello no obstante, que usos son posibles desde el punto de vista urbanístico y marisquero en concesiones o bien si, por el contrario, se preserva el carácter estrictamente natural (acantilado, ribazo, etc.); en todo caso las determinaciones de dicho Plan, muy restrictivas, son de aplicación con independencia del Plan de Utilización.

En la Hoja de Planos 2.6.0 se recogen sintéticamente los diferentes usos a lo largo de la ribera del puerto natural, distinguiendo los estrictamente portuarios -comercial, pesquero, marítimo recreativo y complementario- de los demás posibles en el resto de la ribera, ajustados estos al Plan Especial conforme al Cuadro de Características que se adjunta.

Debe hacerse observar por lo que concierne a las superficies del "Cuadro de Características" mencionado que aún cuando la cifra de la superficie global es muy similar se aprecian algunas diferencias originadas básicamente por tres causas principales: a) la modificación de algunas terminales previstas (Repos del Rei, etc.); b) inclusión en el Plan de Utilización de terrenos de reserva; y c) diferentes momentos de medición de la variable franja de Z.M.T. no ocupada por obras.

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

La determinación de la vigencia del Plan de Utilización, la definición de sus modificaciones y el procedimiento a seguir para la tramitación de estas modificaciones del presente instrumento, siguen las pautas contenidas en las sucesivas resoluciones de los Planes de Utilización de los espacios portuarios aprobados hasta la fecha y los correspondientes informes, elaborados por la Secretaría General Técnica del Departamento.

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.- MODIFICACIONES.-

Se considerará que concurren las condiciones para elaborar una modificación del Plan de Utilización cuando así lo estime la Autoridad Portuaria de Baleares que resulte conveniente para el interés general y, en todo caso, cuando se den algunas 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).- 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:

c1).- La superficie modificada del total de la zona de servicio exceda del 10% respecto de la superficie total vigente.

c2).- 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.

c3).- Cuando se alcance alguno de los umbrales citados, por acumulación de rectificaciones inferiores a los mismos, sin que se hubiera procedido a una modificación del Plan de Utilización.

1.9.3.- PROCEDIMIENTO PARA TRAMITAR LAS MODIFICACIONES.-

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

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

El presente Proyecto de Plan de Utilización consta de los dos documentos siguientes:

DOCUMENTO N° 1.- MEMORIA.

Con los siguientes ANEXOS:

Anexo N° 1.- Fotografías y Planos históricos del Puerto.

Anexo N° 2.- Cuadros de tráfico (tomados de la Memoria de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1.994 y avance de 1.995).

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 del Puerto de Mahón 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 antiguos límites de la zona marítimo-terrestre que ha venido sirviendo de soporte al dominio público portuario en aplicación al 2º párrafo del artículo 49 de la Ley de Puertos de 19 de enero de 1.928 al no existir Zona de Servicio del Puerto 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 División de Planificación Física de la Autoridad Portuaria de Baleares, D. José I. Arroyo Cabeza, habiendo sido aplicados también los estudios al efecto realizados por el Profesor Titular de Universidad (exc.) en Infraestructura e Ingeniería 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. Ha prestado también su colaboración el becario de la Escuela Universitaria de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de la Universidad Politécnica de Catalunya D. Oscar Villas García.

Con independencia de la documentación que se recoge en los Anexos números 4, 5, 6 y 7, han sido contemplados en la redacción del Plan los documentos que responden a las siguientes reseñas bibliográficas:

- Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo. Publicación TD/B/C.4/175. Desarrollo Portuario. Naciones Unidas, Nueva York 1.980. Preparado por la Secretaría de la UNCTAD.

- UNCTAD.- Monografías sobre gestión de puertos.- Terminales portuarias polivalentes.- Recomendaciones para su planificación y gestión.- Naciones Unidas. Nueva York 1.991. Por D. Francisco Enríquez Agós, Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Dirección General de Puertos y Costas, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Asesor Técnico de la Asociación Iberoamericana de Puertos y Costas. Publicación UNCTAD/SHIP/494(9).

- Revista de Derecho Urbanístico y Medioambiente. Número Especial Monográfico sobre Puertos. Madrid 1.995. Contiene monografías de D. José Enrique Garrido Rosselló, D. Francisco Javier Jiménez de Cisneros Cid, D. Ángel Menéndez Rexach, D. José Luis Marroquin Mochales, D. Alfredo Gallego Anabitarte, D. Fernando Palao Taboada y Dª Alicia Paz Antolín.

- Algo de Historia sobre la Administración, el Tráfico y las Obras en los Puertos de Baleares. C.A.G.P. 1.974. Rafael Soler Gayá.

- Planos Históricos del Puerto de Mahón.- Junta de los Puertos del Estado en Baleares. 1.992.

Palma de Mallorca, a 28 de noviembre de 2003

El Director

El Jefe de Departamento

El Jefe de División

Ángel Matías Mateos

Fernando Berenguer Reula

José I. Arroyo Cabeza