

PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE PALMA DE MALLORCA.

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 Palma de Mallorca se da la circunstancia de hallarse aprobado definitivamente el Plan Especial sobre el que recayó, con arreglo a la legislación vigente aplicable en su momento, la pertinente aprobación definitiva acordada por el Ilmo. Ayuntamiento Pleno de Palma de Mallorca en sesión de 30 de enero de 1.997; ahora bien, las vicisitudes del trámite, derivadas de la aplicación de la legislación autonómica, produjeron una dilación considerable en la resolución final de este proyecto de instrumento urbanístico, máxime cuando se requirió, 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. (En el B.O.C.A.I.B. nº 2 de 03/01/98 fue publicado el Texto Refundido del Plan Especial del Puerto de Palma de Mallorca, correspondiente a su aprobación definitiva).

Se trata pues, con la redacción del presente Plan, de considerar las infraestructuras existentes en la actualidad, contemplando asimismo las nuevas superficies prevenidas para aumentar el espacio terrestre que contiene el Plan Especial aprobado con los nuevos estudios propios del presente instrumento y con las utilizaciones posibles de estos espacios, teniendo a la vista las determinaciones que el propio proyecto de 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 y, en especial, su punto 6.

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, y que tampoco requieren 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:

1.1.- Contenido del Plan de Utilización.

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

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

1.2.- Documentación del Plan de Utilización.

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

a) Memoria y estudios complementarios, que abarcarán:

- 1º.- Antecedentes históricos.*
- 2º.- Análisis del puerto en la actualidad.*
- 3º.- Necesidades futuras y las ampliaciones previsibles.*
- 4º.- Delimitación de la zona de servicio, con atribución de los usos portuarios previstos a cada una de las áreas en que se divide la zona de servicio.*
- 5º.- Análisis pormenorizado de cada área.*
- 6º.- Previsiones de tráfico y capacidad de las instalaciones actuales.*
- 7º.- Estudios necesarios o convenientes para justificar o motivar las ampliaciones o desafectaciones introducidas.*

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

- 1°.- Plano de situación.*
- 2°.- Delimitación de la zona de servicio actual.*
- 3°.- Delimitación de las aguas del puerto actual.*
- 4°.- Planos pormenorizados por áreas de la zona de servicio propuesta.*
- 5°.- Delimitación futura de las aguas del puerto.*
- 6°.- Planos por áreas con la atribución pormenorizada de usos a cada una de las áreas.*
- 7°.- Planos que identifiquen la ubicación de los terrenos de titularidad privada o patrimonial de las Administraciones, en su caso, que se incluyan en la nueva delimitación de la zona de servicio.*

1.3.- Efectos del Plan de Utilización.-

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

Se considera oportuno introducir los siguientes criterios:

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

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

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

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

- a) La superficie de usos básicos modificados exceda del 50%, en el área de que se trate.*
- b) La superficie modificada de cualquier uso básico exceda del 20% de la superficie total de dicho uso, en el conjunto de la zona de servicio.*
- c) Cuando se alcancen los umbrales citados por acumulación de rectificaciones inferiores a los mismos y no se hubiera procedido a una modificación del Plan de Utilización.*

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

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

- 1.- Las determinaciones del Plan de Utilización tendrán vigencia indefinida, hasta su modificación o revisión.*
- 2.- La Autoridad Portuaria podrá iniciar el procedimiento de modificación del Plan de Utilización cuando lo considere conveniente para el interés general y, en todo caso, cuando se den alguna de las siguientes circunstancias:*
 - a) Inadecuación del Plan de Utilización para el cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Autoridad Portuaria.*
 - b) Aparición de nuevas demandas no recogidas que supongan una clara alteración del marco de sus previsiones.*
 - c) Incremento o disminución sustancial del volumen del tráfico de mercancías.*
 - d) Aplicación de los supuestos recogidos en el núm. 3 del apartado anterior.*
- 3.- Se considerarán modificaciones puntuales del Plan de Utilización las que no supongan alteración sustancial al esquema de usos, por no incluir variaciones en más de un 50% de la superficie destinada a un uso básico en una de las áreas de la zona de servicio, o un 20% de la superficie total de la zona de servicio.*
- 4.- Cualquier otra modificación tendrá el carácter de modificación sustancial.*
- 5.- Las modificaciones puntuales se ajustarán a las mismas reglas y procedimientos previstos para la aprobación de un Plan de Utilización, pero reducirán su contenido a justificar la modificación concreta que planteen a la delimitación y usos afectados.
Las modificaciones puntuales aprobadas se incorporarán a la documentación del Plan de Utilización, como un Anexo, debiendo quedar referencia suficiente en todas las páginas del Plan de Utilización a que afecte su contenido.*
- 6.- Las modificaciones sustanciales del Plan de Utilización se ajustarán a las mismas reglas y procedimiento previsto para su aprobación.*
- 7.- La construcción de infraestructuras portuarias que no impliquen modificación de la delimitación de la zona de servicio, o de los usos en las proporciones establecidas en el núm. 3 de este apartado, aunque impliquen el relleno de parte de la zona de aguas del puerto, no supondrán modificación sustancial del Plan de Utilización. Una vez construidas, se les asignará un uso básico y se adjuntarán a la documentación del Plan de Utilización como un Anexo.*
- 8.- El cambio de uso básico de "reserva" al "comercial" o similar, se realizará mediante la aprobación de los correspondientes proyectos de obras del puerto, de acuerdo con lo previsto en el núm. 1 del art. 21 de la Ley 27/1992. Dicha aprobación no exigirá la modificación del Plan de Utilización,*

debiendo incorporarse a éste, como Anexo, el proyecto debidamente aprobado".

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

1.- MEMORIA.-

1.1.- Introducción

1.2.- Antecedentes

1.3.- Análisis del puerto en la actualidad

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

1.5.- Necesidades futuras y ampliaciones previsibles.

1.6.- Delimitación de la zona de servicio.

1.7.- Usos previstos.

1.8.- Incorporaciones y desafectaciones y su justificación.

1.9.- Vigencia y modificación del Plan de Utilización.

Anejos.

2.- PLANOS.-

2.1.- Plano de situación.

2.2.- Delimitación actual de las aguas del puerto.

2.3.- Delimitación de la zona de servicio terrestre actual.

2.4.- Delimitación futura de las aguas del puerto.

2.5.- Delimitación de la nueva zona de servicio terrestre.

2.6.- Atribución de usos

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

1.1.3.- JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS.-

No resulta ocioso reproducir en cierto modo en el presente instrumento las justificaciones de las previsiones y usos aun cuando la Memoria del Proyecto de Plan Especial, aprobado definitivamente ya justifica los diferentes usos que hoy día tienen los espacios portuarios, o aquellos otros que se pretenden implantar, en algunas de las actuales zonas; ello deja huella en los Epígrafes 1.4., 1.5. y 1.8.

Obviamente se corresponden totalmente los usos del presente Plan de Utilización, con los que, para el término del plazo prevenido de ocho años al hacerse el estudio del Plan Especial, contiene aquel instrumento urbanístico, aunque no así con los actuales, 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 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 recoge en el Epígrafe 1.5.3. los cuadros de descripción de usos que tiene el Proyecto de Plan Especial y los que, siguiendo una zonificación similar (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 y aprobación del Proyecto de Plan Especial, y existen utilizaciones más perfiladas, especialmente en lo referente a las últimas infraestructuras creadas, se recogen en los Epígrafes 1.6. y 1.8. las utilizaciones que se pretende dar en un futuro inmediato, o se dan ya, en estas nuevas infraestructuras, amén de aquellas superestructuras a situar en los correspondientes ámbitos, precisas también en un futuro inmediato y acordes con las utilizaciones antes mencionadas.

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

1.1.4.- JUSTIFICACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO.-

Conforme señala el punto 2 del artículo 15 de la ya citada Ley 27/1992, de 24 de noviembre, la delimitación de la zona de servicio, se realiza precisamente a través del presente Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que incluye los usos previstos para las diferentes zonas del puerto y se trata aquí de justificar la necesidad y conveniencia de dichos usos.

Por lo que se refiere a los terminales de tráfico mercantil, tanto de mercancías como de pasajeros, la justificación aparece ya detallada "in extenso" en la Memoria del Plan Especial; pero en el presente proyecto se procede nuevamente aplicando el conocido "método empírico" para la justificación de los terminales a través de las clásicas Fase I que estudia la eventual presentación de cuellos de botella derivados de la línea de atraque y métodos operativos; de la Fase II que tiene en cuenta la gran proporción de buques transbordadores, y la Fase IV que contempla las necesidades de espacio para el depósito de mercancías, y preparación de la operación portuaria amén de las clásicas operaciones de recepción y entrega. Este mismo método se aplica de nuevo ahora con datos más actuales y con la incorporación de la Fase III -no considerada en los estudios del Proyecto de Plan Especial- para analizar la saturación de los viales.

Pero el Puerto, que es de interés general en virtud de lo prevenido en el Anexo de la meritada Ley 27/92, tiene otro tipo de tráfico, cuales son los que se contemplan expresamente en el punto 6 del artículo 3 de la Ley. Según esta disposición los puertos comerciales que dependen de la Administración del Estado han de integrar en la Unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio; asimismo se pueden incluir en su ámbito los espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tienen carácter complementario a la actividad esencial o equipamientos culturales o recreativos. Es bien conocida la gran demanda que existe en las Islas Baleares, y en este puerto en particular, de puestos de atraque para las embarcaciones de recreo y esta circunstancia, amén de la satisfacción de las

necesidades pesqueras, han sido tenidas en cuenta para la previsión de los espacios necesarios a incluir en la zona de servicio del puerto.

Asimismo se pretende que el Plan permita la utilización del Muelle Viejo para actividades lúdicas acordes con el fin prevenido para la dársena histórica del puerto que no es otro que el de barcos de recreo de porte idóneo para el cálculo existente; es fin, cada vez mas común en las dársenas históricas de los puertos de países europeos, suponer una ambivalencia del uso portuario con el cívico-ciudadano precisamente en un paraje donde las actividades de cariz industrial, como puedan ser las de carga y descarga o reparación, han ido desapareciendo en el transcurso de los últimos lustros, paralelamente al mayor respeto y cuidado por los distintos estamentos y Administraciones han venido prestando al área histórica adyacente a la portuaria, como son las murallas, el Consolat de Mar, la Lonja de armadores, el Huerto del Rey, el Palacio de la Almudaina -residencia real- catedral, etc. En todo caso estos usos recreativo-culturales se hallan plenamente conformes al punto 6 del artículo 3 de la Ley 27/92. Se deja preparado el Plan así para dar satisfacción a una demanda repetidamente vertida en la prensa por cualificados representantes del Ayuntamiento.

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 el Ayuntamiento, o de Gestión Indirecta a través de contratos de gestión de servicios, para la regulación de los tráficos y los aparcamientos.

En cuanto a aquellos espacios meramente sobrantes sin posible utilización para servicios portuarios, directos, o complementarios indirectos, que se puedan prestar desde inmuebles fronteros a la zona portuaria, se prevé su declaración de sobrantes procedentes del dominio público, y, a su vez, de la antigua zona marítimo-terrestre, su consecuente entrega al Ministerio de Hacienda y ello sin perjuicio de que se pueda, en ramo documental independiente a tramitar por el Ministerio de Economía y Hacienda, proceder a su entrega al Ayuntamiento para espacios libres o jardines, o completar viales. La justificación de estos espacios resulta de la comparación del límite propuesto para la nueva zona de servicio del Puerto con el actual límite de dicha zona de servicio, coincidente o no con el primitivo deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre. En el Epígrafe 1.2. de la presente Memoria se recogen los correspondientes deslindes y sus aprobaciones.

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

1.2.- ANTECEDENTES.-

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

1.2.1.1.- Antecedentes históricos.-

El puerto de Palma de Mallorca no se separa acusadamente de los antecedentes históricos comunes a la generalidad de los puertos españoles, en especial a los del área mediterránea. Aún así tiene algunas peculiaridades dignas de mención, como es la relativa a la importancia que se dio, ya desde finales del siglo XIX, a las embarcaciones menores de recreo y, también, a la paulatina pero pronta reacción que se produjo, a las medidas que se tomaron a lo largo de los años 40 en relación con el acotamiento de determinadas zonas portuarias. Todo ello se verá seguidamente.

La relación del Puerto con la Ciudad no era objeto de especial consideración hasta mediados del siglo XIX pues hasta entonces Puerto y Ciudad constituían un todo íntimamente imbricado, sin que en los puertos 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 Rey o 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 sea en forma de Colegios de la Mercadería, sea en forma de Consulados de Mar; en el caso particular de Palma primero al Colegio de la Mercadería y después el Real Consulado de Mar y Tierra, en la primera mitad del siglo pasado, hasta la entrada en vigor de las leyes específicas dictadas por los gobiernos liberales de Isabel II.

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, el sistema de ciudad amurallada que perduró hasta bien entrado el siglo XIX, cuando no hasta el final de dicha centuria en Palma, en que el recinto físico de la ciudad quedaba perfectamente definido por las fortificaciones y el puerto se constituía como algo exterior, con vida independiente, e, incluso, con sus propias defensas, que nunca se dejaron de considerar al realizar los proyectos de las obras portuarias a lo largo de los siglos XVI a XIX.

La realización de las diferentes infraestructuras -y, estas aún limitadas a las grandes 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 en el dominio público portuario con fines concretos y específicos; la ausencia de norma y de un verdadero plan daba lugar a cierta anarquía, incluso funcional, por lo que no faltaban algunos establecimientos más o menos ajenos al quehacer portuario, como son las casas de baños, y todo ello en un "totum revolutum" que mostraba la ausencia total y absoluta de planificación y el oportunismo de que se habían aprovechado algunos para conseguir su correspondiente ocupación privativa para beneficio propio, circunstancia que, con el tiempo, daría lugar al planteamiento de problemas de usurpación. En el plano de la zona portuaria que se levantó con ocasión de uno de los primeros planes del Puerto de Palma de Mallorca se aprecia esta anárquica distribución de las superficies.

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 inicien serias ordenaciones en las zonas portuarias y una relativa planificación de las obras en relación con sus respectivas ciudades 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 de la Junta de Obras del Puerto de Palma en 1872, tuvo escasa incidencia en la relación Puerto-Ciudad aún cuando, por la formación de los respectivos órganos colegiados -con intervención directa de Diputación y Ayuntamiento cabría haber esperado mejores frutos en este sentido; solo al final de la vida de este Organismo y tras un largo período en que su quehacer principal consistía en formar la infraestructura de los puertos, es decir, la realización de obras, no se tuvo una conciencia clara de los importantes aspectos tanto de su correcta gestión como de la relación urbanística del Puerto con la Ciudad.

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.

Sólo la Diputación tuvo tímidas actuaciones de índole portuaria que no pasaron de la ejecución de modestísimas infraestructuras sin ninguna vocación comercial, sino más bien encaminadas a prestar servicio a reducidas comunidades de pescadores y quedando después abandonadas. Al crearse los "Grupos de Puertos" en 1926 éstos se hacen cargo de estas instalaciones rudimentarias, es decir pasan al Estado por la vía de hecho.

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 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 así es estudiada desde el primer momento para el puerto de Palma de Mallorca; pero es ignorada después.

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 en Palma 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 va realizando la Administración Portuaria -sea en forma de viales litorales, sea en forma de muelles de ribera, incluso diques de abrigo- que, en ciertos casos, no son debidamente tratadas, pues se ven bajo una óptica sólo portuaria y sin contemplar la posible "soldadura" de estas nuevas infraestructuras portuarias con la propia Ciudad.

Aún cuando esta carencia de armonización se supera más tarde, buena parte de las soluciones adoptadas no llegan con oportunidad y se crean ya ciertas situaciones conflictivas,

sea por carencia de infraestructura, sea por discordancia de uso, habiendo de aplicarse soluciones técnicas y administrativas que, acaso, no sean las óptimas.

La precisa determinación de la zona de servicio del puerto no termina hasta los años 70, prácticamente con cien años de retraso, y ya se incluyen, con un concepto más amplio e integral, no solo los espacios necesarios para la operación portuaria estricta sino también todos aquellos que pueden ser dedicados a actividades complementarias como son la de las instalaciones de mantenimiento y reparación de buques o embarcaciones, la de depósitos, la de las infraestructuras para embarcaciones menores de pesca y de recreo, viales generales y específicos, aparcamientos y espacios lúdicos, e, incluso, algunas previsiones para industrias de distribución o transformación en las que la operación portuaria juega un papel importante, como son los silos de cereales y de cementos.

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

Por ello, si con anterioridad se había procedido al incipiente y puntual vallado de determinadas zonas o muelles, con este Decreto se produce ya una planificación general de cerramientos que limita el acceso a gran parte de la zona portuaria, incluidos no sólo los muelles comerciales sino otras zonas como la correspondiente a las embarcaciones menores. Los años que siguen a dicho Decreto ven como muchas partes antes abiertas de la zona portuaria son objeto de vallado.

Estos cerramientos facilitaron sin duda la explotación portuaria e introdujeron factores de seguridad tanto desde el punto de vista del contrabando, como de los hurtos de mercancías, como de la seguridad de los bienes en la zona portuaria, extremos a los que, en definitiva, iba dirigido el cerramiento; pero, por otra parte y sin proponérselo, también introdujeron un factor negativo en la relación del Puerto con la Ciudad pues el primero se presentaba como un elemento ajeno a la misma cual si se tratara de una parcela de carácter puramente industrial, privando a los ciudadanos de algo que habían disfrutado con pocas limitaciones hasta entonces, cual era el curiosear y pasear a lo largo de los muelles operativos.

Con todo en el Puerto de Palma se realizó el amplio vallado teniendo presente la gran afición de la ciudadanía a la visita de los espacios portuarios por lo que, aún cuando se cerraron prácticamente del 100% de los muelles, se libró de ser espacio acotado el antiguo espaldón del dique conocido como "La Riba" en el cual deambulaba mucho público en general por disponerse de una visión privilegiada de todos los muelles y de la ciudad. El llegar paseando hasta el faro del morro constituía, según dicho popular, el "ganar la peseta". Sólo podría mantenerse, ello no obstante, esta medida durante unos veinte años más pues la nueva tecnología derivada de la introducción del sistema "roll-on roll-off" obligó en los años 60 a la demolición de este popular espaldón de mampostería ciclópea concertada coronado por un banco semivolado corrido, y a la incorporación del terreno ganado a los espacios operacionales, y, en definitiva, a la supresión del libre acceso público a este espacio.

1.2.1.4.- Relación del Puerto con el Municipio.-

Es a partir del final de los años 50 cuando aparece ya una cierta tensión en la relación Puerto-Ciudad, acaso originada, en parte, por los importantes vallados y cerramientos a que antes se ha hecho referencia; pero también es preciso tener presente las nuevas disposiciones legales de tipo urbanístico que se plasman en la Ley del Suelo de 1956 donde se contemplan ya instrumentos que involucran directamente a las planificaciones en obras portuarias, antes sólo expresamente contempladas en la legislación de Obras Públicas.

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 concretos 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 cuadriennales 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.

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

Es un fenómeno bien conocido el de que en ciertas poblaciones el desarrollo urbano se ha venido basando en parte en los esquemas viarios generales, construyéndose muchas de las edificaciones a lo largo de los viales generales que pasan por la localidad.

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

En este ámbito espacial, con un lado en el límite de la propiedad privada y con otro lado en el espejo de agua coexiste un vial de acceso, de desarrollo paralelo a los muelles, con una multiplicidad de usos de carácter más o menos portuario. Por dos de los antecedentes expuestos: nula o escasa intervención de los municipios en la formación de los primitivos núcleos y tradición de aprovechamiento de los viales generales para construir, 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. Ello se fue paliando en parte frente al casco antiguo mas no así en el Paseo Marítimo.

Puede que una solución de este tipo fuera inimaginable tanto para el Puerto como para el Ayuntamiento cuando se inició la gestación de estos muelles/carretera/calle y, acaso, tanto los técnicos de planificación como los recursos económicos no la propiciaban. Lo cierto es que por el Puerto se toleró, sin precaución o cautela alguna, la apertura de huecos y de accesos a la carretera portuaria y a los muelles -evidentemente abiertos- admitiendo, sin reconocerlo, una servidumbre de paso y de acceso, causa prístina de muchos problemas actuales. El Puerto, pues, con su desarrollo litoral, crea "malgré lui" un 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 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.

Coexisten así tres usos bien diferenciados en el Paseo Marítimo:

a) En primer lugar el uso portuario individualizado como Muelle de Ribera o pantalanés, generalmente de modesta amplitud y discretos calados, en el cual atracan buques o embarcaciones, y donde se produce, con más o menos complejidad, la operación portuaria de carga y descarga, o bien, más frecuentemente, el 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, que soporta una importante circulación de vehículos ajenos al tráfico portuario y a los vecinos alojados en los inmuebles fronteros a la zona portuaria, conectando, para mayor complicación dos autopistas a través del puerto.

No resulta económicamente viable -aunque 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, como para la circulación específicamente portuaria, minoritaria, como

general, y también para servir de acceso a los diferentes inmuebles ubicados en parcelas de propiedad privada en la parcelas colindantes del lado de tierra.

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

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

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 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 o bien el municipio planifica casi unilateralmente las infraestructuras portuarias, con un práctico divorcio, de hecho, de la Junta del Puerto (consiguiendo ésta con personación en los correspondientes procesos referir la planificación a un Plan Especial con el fin de apartar de la posible aprobación del general la solución municipal) o bien "congela" la situación del puerto por exclusión.

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 es municipal, los contactos existentes entre los equipos redactores del Ayuntamiento y los Organismos Portuarios son escasos e insuficientes y, por ello, o bien se crea una situación conflictiva al tramitar el proyecto de plan, o, según se ha dicho, se llega a una situación transaccional consistente en eliminar del Plan General de Ordenación Urbana el ámbito portuario, para

referirlo al Plan Especial a tramitar o resolver en ramo documental independiente, y fine así ficticiamente el problema; cuando la iniciativa para la redacción del 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, que exigen, en general, por ambas partes importantes sacrificios en criterios procedentes de visiones unilaterales.

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 de los puertos, proceden de la diferente filosofía con que se contempla el ámbito portuario según el punto de vista sea de los equipos municipales o de los portuarios; 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 consideraban los puertos como meros espacios para el desarrollo de la operación portuaria completa pero ignorando otros posibles usos que ya demandaba o 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 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 transformación de materias primas, la fabricación de productos a granel, la distribución de harinas y 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.

Esta es la filosofía que se recoge en el punto 6 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 tráficos en los puertos de interés general cual es el de Palma de Mallorca.

Ya no se considera raro el establecimiento de 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.

La planificación de génesis 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 trasatlánticos para 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 de un punto de vista puramente municipal, consiste en considerar a los puertos como ámbitos 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 tienen; y reservan 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, por no decir nulas, ocupaciones de los espejos de agua producidos con las obras de abrigo. Los espacios dedicados a los tráficos comerciales y los de posible asignación con a las actividades de mantenimiento o reparación de embarcaciones (que, en todo caso, han de reducirse al mínimo) en general son estimados de un modo muy subjetivo, y sin valorar los criterios de dimensionamiento procedentes de los métodos de planificación portuaria habitualmente utilizados. En ocasiones se preconiza o bien el traslado total de las instalaciones dedicadas a estos tráficos, por entender que son difícilmente compatibles con la Ciudad, o bien una "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 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 del municipio en lo referente a las implantaciones de los complejos dedicados a las embarcaciones de recreo, aún cuando éstas sean de un peso e impacto relativamente más pequeño que el de los muelles y explanadas previstas para los tráficos de pasajeros y mercancías.

La consideración del puerto como paisaje, por parte municipal y de otros sectores, y la de ámbito con desarrollo de actividades para el aprovechamiento de sus condiciones físico-naturales, por parte portuaria, sea acaso la mayor divergencia producida entre las diferentes filosofías sobre el contenido de cualquier tipo de plan. A ello contribuyen también otras instituciones, sin que los esfuerzos realizados en los últimos cincuenta años por la Autoridad Portuaria para evitar aquella originaria falta de "soldadura", producida por las primeras grandes inversiones portuarias a finales del siglo pasado, hayan sido reconocidas.

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 urbanísticos 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.

Tanto la redacción del Plan de Utilización con del Plan Especial se encomienda a la Autoridad Portuaria, pero su aprobación definitiva al MOPTMA en el primer caso y a las autoridades urbanísticas, que difieren según los casos, en el segundo.

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.

Esta previsión legal se encuentra ahora en periodo de aplicación y la experiencia demostrará la validez de la solución legislativa adoptada; acaso la mayor dificultad con que se tropiece proceda de causas externas a la Ley, entre las que cabe mencionar lo difícil, en la práctica, de establecer relación a los distintos niveles de los staffs de los equipos redactores, tanto municipales como portuarios, cuyos múltiples criterios individuales influyen en la solución final de nivel político, las dificultades derivadas del cruce de otras tramitaciones paralelas -como son las procedentes de la legislación medio ambiental y cultural- las interferencias ocasionadas por planificaciones de ámbito sectorial, y, por último, las diferentes interpretaciones que caben en los procedimientos procesales.

1.2.2.- EVOLUCIÓN HISTÓRICA DEL PUERTO.-

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

Por vestigios conocidos se sabe que desde la Antigüedad hasta la Baja Edad Media había tráfico marítimo en dos parajes del actual puerto, a saber: la rada de Porto-Pi y la profunda cala que, ocupando el espacio donde se encuentra hoy día el Passeig d'es Born y la Plaza de Santa Catalina Thomás, alcanzaba la actual Rambla; examinando con alguna atención las actuales curvas de nivel de la Ciudad puede presumirse como debió ser esta cala primitiva.

Autores hay que relatan como los romanos ampliaron mediante excavaciones la rada de Porto-Pí e incluso instalaron ya una cadena de defensa; no obstante la primera cita escrita de la existencia de la cadena hoy conocida por los autores es la de 1249.

Acaso las roturaciones de terrenos con las nuevas técnicas agrícolas introducidas por los musulmanes durante su dominación (902-1.229) aceleraron el proceso de aterramiento de este antiguo puerto; lo cierto es que al incorporarse Mallorca a la Corona Catalano-Aragonesa ya no existía esta antigua rada o cala; en el siglo siguiente, y posiblemente durante la dinastía privativa de los Reyes de Mallorca, se inició, a partir del actual extremo del Paseo de Sagrera, y dejando la desembocadura de la Riera por la parte exterior hacia el Este, un dique de abrigo en dirección sudoeste que ya se sabe tenía en aquel siglo una longitud de 320 m.; es el que

actualmente se denomina "Muelle Viejo". Por citas que le tratan de "nuevo" en un documento de 24 de diciembre de 1372, que relata el ataque de una galera con desembarco de diversos personajes; debió acabarse hacia 1.370; abrigaba la "mar petita" como se llamaba entonces al espejo de agua del paraje de la actual Plaza de Atarazanas y de la Lonja.

Esta obra con algunas modestas mejoras y ampliaciones, y la dotación de fortificaciones, se iba a mantener prácticamente igual a lo largo de 500 años pues no experimenta sustanciales variaciones hasta principios del siglo XIX. Basta comparar el primer plano conocido del puerto levantado por Fratin en 1.596 con ocasión de la planificación de las murallas con el que levantó Juan Ballester en 1.760 para comprobar este aserto.

Por un plano que el virrey Coloma mandó al Rey Felipe III en 1.613 con motivo del desvío del cauce de la Riera se conoce también como era el puerto, muy similar al que muestra el plano anterior y ya pone de manifiesto una preocupación que sería una constante a lo largo de los tres siglos siguientes: el aterramiento causado por el cambio de desembocadura del torrente; se aprecia esta preocupación por la disposición de un pequeño dique al pie del Baluarte de San Pedro cuyo objeto no era otro que el de contener los depósitos vertidos por las avenidas torrenciales; fue el nacimiento del actual Contramuelle Mollet.

En el siglo XV aparecen ya abundantes noticias sobre las atarazanas situadas en Porto-Pí y en el actual paraje de la plaza que lleva su nombre junto al Consulado de Mar; menudean las disposiciones referentes a policía de uso y conservación, en especial a la pérdida de calado, y se aborda en Palma, al decir del Archiduque Luis Salvador un proceder en Sanidad Exterior que iba a extenderse a todo el mundo: la implantación de cuarentenas ó lazaretos con su organización de morberos. La frecuente presentación de epidemias o pestes preocupó a las autoridades de Mallorca que, aprovechando la ventajosa condición insular, establecieron ya en 1475 la práctica de la "cuarentena" destinando a este fin la Torre de Paraires y, si era insuficiente, dependencias de la Capilla de San Nicolauet. Allí se "ventilaban" las mercancías sospechosas y se recluía a pasajeros y tripulantes; esta práctica se siguió hasta que en 1656 se construyó la nueva cuarentena que perduró hasta el pasado siglo quedando hoy tan solo el portal de entrada.

Hasta el siglo XIX la extensión del puerto fue prácticamente la misma produciéndose tan solo obras de mejora, reparación o fortificación, disponiéndose una linterna en el morro del dique que complementaba al faro de Porto-Pí; la rada de Porto-Pí seguía utilizándose como surgidero y en 1787 aun se disponía la cadena de defensa.

En el año 1.800 se hace cargo del puerto el Real Consulado de Mar y Tierra, entidad que, impulsada por la Real Sociedad Económica de Amigos del País, emprende ya en 1809 sustanciales mejoras en el puerto con la construcción del que denominó "Muelle Nuevo" trabajando presidiarios en la "Pedrera"; en el plano de José de Cáceres de 1.813 se aprecia ya construido un notable tramo de esta obra; en el de Muntaner de 1.831 se halla ya prácticamente terminada con un morro -el actual Espigón Exterior- dispuesto no como consecuencia del proyecto de las obras sino por haber sorprendido a éstas un temporal que produjo un derrame interior del material del extremo del dique. En 1832 finalizan estas obras no sin haber sufrido múltiples percances y averías, como la de 1814 que indujo al Real Consulado a pedir al Rey la imposición de arbitrios y la concesión de pólvora averiada. de los Reales Almacenes tras estar las obras paradas unos siete meses.

Durante su gestión se modernizó el faro de Porto-Pí que se dotó de lámparas de reverbero giratorias siendo el segundo de España (el primero fue Cádiz). En 1820 se implanta un nuevo sistema de señales para los vigías, que se dotan de catalejos.

El plano de Palma de Franciso Coello y Pascual Madoz de 1.852 -que corresponde prácticamente al inicio de la nueva administración de Obras Públicas- muestra el estado del puerto sensiblemente igual al del plano de Muntaner, apreciándose la existencia de las dos puertas, una, a poniente del Baluarte del Mar, o del "Muelle" y otra, la "Puerta Nueva", abierta en 1835, que aparece a levante de dicho Baluarte, cerrando la cortina de muralla que hoy interrumpiría la amplia avenida de Antonio Maura y S'Hort del Rei.

Fuera de la "Puerta del Muelle" se inicia una ocupación anárquica con construcción de barcos en la orilla y ocupaciones varias y diversas que, a partir de 1835 dejan un paso a la "Puerta Nueva". El Real Consulado no descuida lo esencial de este paraje y ya en 1806 construye un camino o bajo muelle de ribera entre la Puerta del Muelle y el Baluarte del Rosario (o de Chacón) disponiendo al propio tiempo la Ciudad las alcantarillas de desagüe; en 1818 se ensancha este muelle y se prolonga la alcantarilla. En 1819 se instala entre el 5º y 6º noray del Muelle Nuevo un pescante o grúa para el embarque y desembarque de géneros y efectos del comercio; es la primera de que se tiene noticia.

Con todo, el desarrollo del puerto hasta mediados del siglo pasado fue extraordinariamente lento; descontando Porto-Pi y tomando la línea NS que pasa por el morro del dique como limite el primitivo puerto del siglo XIV se mantuvo hasta finales del siglo XVIII con una superficie de agua de unos 59.200 m² y una de tierra de unos 6.400 m² - prácticamente un dique muelle de 20 m. de ancho- totalizando el ámbito portuario 65.600 m²; esta superficie crece con las ampliaciones de principios del siglo XIX pasando a ser de unos 105.000 m² de espejo de agua y unos 19.600 m² entre dique muelle e incipientes explanadas, con un total de superficie portuaria de 124.600 m², a mediados de siglo.

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

Ya antes de la entrega generalizada de los puertos al Ministerio de Fomento en 1.851 había sido comisionado Antonio López para que estudiara una serie de mejoras para el Puerto de Palma, entre las que se encontraba el aumento de su abrigo, su dragado, y su balizamiento; se redacta así en 1.847 un proyecto para mejorar el puerto que implica una prolongación del Muelle Nuevo; este proyecto no prospera ni tampoco otro similar redactado en 1.861 por Miguel Herrero. Es preciso esperar hasta 1.864 en que Emilio Pou redacta un proyecto de limpia y mejora del puerto -tras discutirse diversas soluciones de Nicolás Cheli y Antonio Morey- que, desglosado en dos es aprobado en 1.870 y 1.871 con ciertas restricciones y, en especial, eliminar el dragado del Contramuelle Mollet. Sirve de pauta para las actuaciones posteriores hasta los años 20, realizándose prácticamente en su totalidad en la parte de levante y solo muy parcialmente en la parte de poniente; las obras se iban ejecutando por sectores a medida que la Junta de Obras del Puerto, constituida en 1.872, disponía de recursos para invertirlos.

Durante la segunda mitad del siglo XIX bullían numerosas ideas expuestas por los indicados y otros autores para construir el nuevo puerto: no solo se trataba de los diques sino del establecimiento de varaderos o diques de carena (dique seco en Porto-Pi) nuevos muelles, dragados, desvío de la Riera, nuevo faro, etc. pero en realidad se consideró solo seriamente el proyecto de Pou.

Las principales obras del proyecto de Pou estaban ya ejecutadas a principios de siglo según pone de manifiesto el plano de Palma formado por Benito Pons; en 1.913 Pedro Garau realiza un proyecto de ampliación de instalaciones que modifica en la parte de poniente el proyecto de Pou, pero dicha planificación no llega a ser aprobada; posteriormente Gaspar Bennisar en el Plano de Reforma de Palma de 1.917 desarrolla una ambiciosa planificación

frente a la Catedral, manteniéndose sensiblemente en el resto el proyecto de Pou con el dragado del Contramuelle Mollet; tanto esta idea como la que expone Juan Frontera en 1.931 de ampliar el puerto con un dique exento a Levante o prolongar simplemente el Dique de Levante no tienen sin embargo aplicación aun cuanto este último proyecto fue aprobado. Igual suerte corren las propuestas de Antonio Parietti con un dique en Nazareth y del Contralmirante Antonio Ferragut con una variante del de Frontera.

En 1930, y tras una larga gestación, se termina el nuevo edificio de la "Junta de Obras del Puerto" en el Muelle Viejo -sede actual de la Autoridad Portuaria- junto con el de Sanidad Exterior que ocupan la misma manzana; las oficinas, antes en locales alquilados en la Ciudad, se trasladan a este nuevo edificio.

Las circunstancias bélicas que se vivían en 1.938 motivaron el estudio de ampliación del puerto realizado por Pedro de Benito sobre la idea de Cheli que iba a dar lugar con el tiempo al actual Dique del Oeste; según este estudio y otro similar realizado en 1.940 por Gabriel Roca se dispondría una amplia zona de servicios que ocupaba gran parte de la ribera entre el Portitxol y el actual Dique de Levante, así como un nuevo dique de abrigo sensiblemente en dirección este-oeste saliendo de la Punta de San Carlos; esta ambiciosa obra se destinaba en gran parte a necesidades militares y fue recogida sensiblemente igual en el Plan de Reforma y Ensanche de la Ciudad de Gabriel Alomar de 1.943.

Tras diversas vicisitudes y reformado varias veces el Proyecto por Gabriel Roca, se construye el Dique del Oeste que acaba siendo de tres alineaciones, de 600, 800 y 300 m. respectivamente, finalizándose esencialmente las obras en 1.956 pero sufriendo importantes averías en 1.958 y 1.959 que obligan a sustituir toda la defensa de la primera alineación por cuya causa no puede entenderse totalmente terminada esta obra hasta 1.960, con una duración de veinte años.

La construcción del Dique del Oeste incorpora un amplio espejo de agua al puerto tradicional y permite la realización del importante complejo de obras que hoy constituyen la Dársena de Porto-Pi; así en 1.944 ya está en plena ejecución el Muelle de Ribera en San Carlos, en 1.949 se inicia la que se llamaba "Carretera de enlace del Muelle de Ribera en San Carlos con el Puerto Comercial", que iba a convertirse en el hoy llamado "Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca" y que sería construida en años sucesivos tramo a tramo hasta poderse considerar completo en 1.960; en 1.953, y ya con cargo a un empréstito emitido, se inicia el Muelle de Poniente en Porto-Pi y se aprovecha el último tramo del Dique de Levante para construir a su redoso el actual Muelle Adosado; en 1.954 el Paseo Marítimo ha rebasado ya Ca'n Barbará y los Muelles de Poniente reciben un gran impulso; en 1.955 ya es posible modificar el morro del Muelle Adosado del antiguo Dique de Levante, correspondiente a los llamados "Muelles Comerciales", todo ello junto con multitud de otras actuaciones menores, tanto en infraestructuras como en superestructuras y utillaje.

A partir de 1.956 las obras se diversifican y pasan a ser responsabilidad de Antonio Dicenta, pues Gabriel Roca primeramente es nombrado Director del Puerto de Barcelona para pasar después a ocupar la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas; en 1.957 pasan a la Junta del Puerto los faros de Cabo Blanco y Cala Figuera -al igual que los restantes al Grupo de Puertos de Baleares- y comienzan una serie de acciones encaminadas a su mejora; en 1.958 se termina la ampliación del edificio de la Junta y Sanidad Exterior en la parte que actualmente da hacia el Parque del Mar; también se inicia la construcción del nuevo edificio para los Servicios de Aduanas que habría de terminar en 1.959; en 1.959 se tiene que prestar gran atención al Dique del Oeste donde se invierten importantes recursos para completar los mantos de escollera con otro de bloques de hormigón tras las grandes averías sufridas en los

temporales de 1.958 y 1.959; ello no impide que se siga prestando gran atención a los Muelles de Poniente prácticamente terminados.

A partir de 1.960 se desarrolla una gran actividad en completar y disponer el amueblamiento urbano de las nuevas instalaciones portuarias conseguidas con el abrigo del Dique del Oeste. Así en 1.960 se inicia la construcción de la Estación Marítima Nº 1, en los recién terminados Muelles de Poniente y se dota de servicios y alumbrado a la mayor parte de los nuevos muelles; en 24 de julio de 1.961 se inauguran oficialmente por el Ministro de Obras Públicas la Estación Marítima Nº 1 en los Muelles de Poniente y el Dique del Oeste; prosiguen las actuaciones en los faros disponiendo una línea eléctrica en el de Cala Figuera para sustituir su antigua instalación luminosa por otra moderna y recrecer su torre y montar una nueva linterna.

A partir de 1.962 se produce a nivel general del Estado una ordenación sistemática de los servicios y se inicia la producción de Memorias con arreglo a formatos normalizados; a partir de este momento de cada vez se dará mayor importancia a la gestión de la explotación del puerto, dejando de ser las Juntas de Obras primitivas meros instrumentos para la realización de las obras y recaudación de recursos para destinar a este fin. La gota fría que produce la destrucción del Puente de San Magín obliga a su reconstrucción ya iniciándose el desdoblamiento de la calzada del Paseo Marítimo. En 1.964 se inicia lo que sería la última acción para dar continuidad a la zona portuaria entre el Dique del Oeste y los antiguos muelles comerciales con la construcción de la carretera de acceso al Dique del Oeste por la parte sur de la península de San Carlos enlazando con el Paseo Marítimo en la "Culassa" de Porto-Pí.

En 1.966 se inicia el derribo de "La Riba Alta" demoliendo un primer tramo y ensanchando la zona de servicio ganando terrenos al mar; esta acción de ensanche también se produce en el Muelle de Poniente donde se rellena el espacio que limitaba al bajo del Corb Mari y se inicia la construcción de los tinglados o estaciones marítimas del actualmente denominado Muelle de Paraires; se inicia asimismo la Estación Marítima del Dique del Oeste y se construye en la explanada sur del Muelle Viejo el nuevo vial o "Camino de la Escollera" que iba a sustituir el único acceso a la sazón existente a los Muelles Comerciales por el Muelle Viejo; en 1.967 se inicia la construcción de la ampliación del Muelle de Poniente Norte ya con la explanada triangular ganada al mar prácticamente terminada; se construyen los cobertizos en forma de paraboloide a lo largo del Muelle de Paraires y se da gran impulso a las estaciones marítimas de dicho muelle; el desdoblamiento de calzada del Paseo Marítimo alcanza ya el Paraje de S'Aigo Dolça; es en esta época cuando el puerto se dota de la mayor parte de grúas eléctricas tanto de pórtico como automóviles.

A partir de 1.969 se realizan importantes obras de urbanización tanto en el Dique de Levante donde se demuele totalmente La Riba Alta y se construye el nuevo vial por la parte exterior de los edificios de La Riba Baja para dar salida a los distintos muelles comerciales; igualmente en los Muelles de Poniente se urbanizan los accesos a las estaciones marítimas y la explanada ganada al mar entre dichos muelles y el Paseo Marítimo. En 1.970 continúan las obras de ampliación del Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca y se inicia una acción tendente a la adaptación de tinglados de los Muelle de Ribera y Muelle de la Consigna, siendo general las actuaciones puntuales en materia de urbanización de diversos parajes de los recintos portuarios, actuando en el Surgidero del Portitxol.

En 1.970 se hallan en plena ejecución las obras del Club de Mar que iban a aprovechar el espejo de agua del arranque del nuevo muelle de la ampliación de los Muelles de Poniente; se terminan las obras de derribo de La Riba Alta y la prolongación del atraque del Muelle de Poniente.

En 1.972 se celebra el Centenario de la creación de la Junta del Puerto y con gran solemnidad se inaugura la ampliación del Paseo Marítimo Gabriel Roca cuya calzada había sido desdoblada, acto al que concurre el Ministro de Obras Públicas; las obras del Club de Mar se hallan ya plenamente acabadas y el paso superior sobre el Paseo Marítimo ya construido; se cuidan detalles como es la urbanización de la Ensenada de Ca'n Barbará, que queda disponible para el servicio de embarcaciones menores, con diversas mejoras llevadas a término en años posteriores; el Muelle de Ribera en San Carlos se acondiciona para el ya importante tráfico de contenedores y se termina la urbanización de los Muelles de Poniente, donde se ha construido el Instituto Oceanográfico; se inicia la construcción de la Estación Marítima de la ampliación de los Muelles de Poniente que habría de ser la última; a la sazón el criterio imperante era de disponer tantas estaciones marítimas como posibles atraques de buques y pasajeros se produjeran; este criterio varió a partir del año 74 en que se apreció la inconveniencia de los múltiples servicios y, de este modo, se abandonó la construcción de otra estación prevista para el Muelle de Ribera en San Carlos.

Tardíamente en el año 1.974 se dota al puerto de las cuatro grúas de 6 Tn. y de la de 30 Tn. en el Muelle de Ribera y Muelle de Poniente que había de ser la última inversión importante en utillaje pues en años sucesivos se adoptó ya el criterio de que las instalaciones de este tipo fueran montadas por los propios usuarios; se inicia la dársena de embarcaciones menores de San Magin y se construye el pantalán para embarcaciones pesqueras.

Las pequeñas motonaves de cabotaje desaparecen hacia 1.970 y 1.975, ya plenamente consolidado todo el sistema de transbordadores en sustitución de los antiguos motoveleros, se construye el doble tacón en el ángulo comprendido entre el Espigón de la Consigna y el Muelle Nuevo para prestar servicio a la primera generación de buques roll-on/roll-off.

Ante la fuerte demanda en 1.976 se presta gran atención a las embarcaciones menores de recreo y se construye el Pantalán de la Cuarentena, diversos pantalanes en el Portitxol y se completan las instalaciones de Ca'n Barbará.

Es preciso adaptar el puerto a las nuevas tecnologías de carga y descarga; así en 1.977, y con motivo del afianzamiento de los ferrys para los buques de las líneas regulares de correo se construye un diente en la confluencia de Muelle de Poniente con el Muelle de Paraires. En 1.978 se mejora la urbanización del sector de los Muelles de Poniente y se disponen diversas instalaciones para mejora de los servicios en diversos puntos del puerto. En 1.979 se inicia la gran expansión de las superficies de los muelles comerciales que solo habían experimentado la ampliación procedente de la demolición de La Riba; la línea de atraque del Muelle Adosado se prolonga hacia el exterior y se forman los nuevos muelles del testero, obra que dura varios años.

En el Portitxol se prosigue con la mejora de su abrigo y la reconversión en una dársena para embarcaciones menores de recreo aprovechando todo el espejo de agua; se inicia el llamado Terminal de Pasajeros de Tráfico Local, muelle situado frente al Auditorium en el Paseo Marítimo, para concentrar en él las líneas de excursiones marítimas o de tráfico de bahía. En 1.980 se da un gran impulso al nuevo abrigo del Portitxol y se lleva a término casi en su totalidad el Terminal de Pasajeros de Tráfico Local; las obras de la ampliación de los Muelles Comerciales siguen a buen ritmo.

La acción en terminales de pasajeros continúa en 1.981; se completa el complejo de las estaciones marítimas de pasajeros, ultimando las pasarelas fijas y elevadas y dotándolo de pasarelas móviles; se finaliza el Muelle de Pasajeros de Tráfico Local frente al Auditorium y

la denominada "Explanada Sur", a levante de los nuevos viales, experimenta un gran aumento junto a la ampliación de los Muelles Comerciales.

La entrada y salida del puerto está cada vez más congestionada; así en 1.982 se inician dos obras que habrían de tener una importante trascendencia para cambiar la configuración de la zona portuaria: el nuevo acceso a los Muelles Comerciales ganando terrenos al mar por la parte exterior del antiguo Dique de Levante y las nuevas canalizaciones de servicios por medio de galerías subterráneas; todo ello unido a la continuación de la construcción de la Explanada Sur y a la iniciación de los nuevos tinglados en la ampliación de los Muelles Comerciales daría a las infraestructuras de tráfico mercantil el perfil que actualmente tiene. En 1.983 se intensifica la acción sobre las infraestructuras dedicadas a embarcaciones de recreo o menores y así se construye el primer travel-lift o elevador, se mejoran las instalaciones de la Dársena de San Magín y se completan las del antiguo Surgidero del Portitxol; en este año se inicia también la recuperación, a través de compras, de las antiguas parcelas enajenadas en el año 1.913. En 1.984 la acción se dedica principalmente a dotar de instalaciones las nuevas infraestructuras surgidas y a continuar con la adquisición de inmuebles para rescatar las parcelas vendidas en 1.913.

El tráfico de pasajeros evoluciona y en 1.985 se acomete una profunda remodelación de la Estación Marítima Nº 2 o de Barcelona para adecuarla al tráfico existente, y se produce la final transformación de la Dársena del Muelle Nuevo, que ve perder sus últimos buques roll-on/roll-off de la primera generación para ser destinada a mantenimiento de embarcaciones menores con su aneja explanada ganada al mar con motivo de la creación del nuevo vial de acceso y la demolición de la Riba Baja; el Muelle de Paraires se dota del nuevo tacón del sur para proporcionar atraque a otro transbordador; se inician en este año una serie de acciones proseguidas en años posteriores tendentes al amueblamiento urbano de toda la zona portuaria; se mejora el edificio de Servicios de la Administración dándole un tratamiento uniforme a las cuatro fachadas y el puerto se dota de un sistema de vigilancia, control y contra incendios con monitores que permiten la atención continua.

Las necesidades de la sede del Organismo aumentan y en 1.986 se acondiciona el nuevo edificio adquirido en la segunda travesía del Muelle Viejo para disponer los almacenes del puerto, antes en el Mollet, y las dependencias de Sanidad Exterior lo cual permite ocupar las primitivas de 1.930 para servicios de la propia Junta del Puerto; en las estaciones marítimas sigue la acción de acondicionamiento y mejora, dotándolas de los correspondientes amueblamientos; se inicia la gran expansión de la explanada sur a levante de los nuevos viales de acceso construidos, y frente a los antiguos Muelle Nuevo y Prolongación de Muelle Nuevo, aprovechando el material de los nuevos aparcamientos de las Avenidas.

En actuación prácticamente constante en 1.987 siguen las acciones para mejorar las instalaciones de las estaciones marítimas y de las embarcaciones menores, pero la gran obra realizada este año es la de la Gran Explanada Sur que se completa con su correspondiente protección de escollera, incorporándose 34.000 m². a la zona de servicio. En 1.988 se continua con la reconversión y mejora de las estaciones marítimas, se inicia el Muelle de Porto-Pi en la ribera norte de la rada, con vistas a ser entregado al Ministerio de Defensa para recuperar la plena ocupación del primer tramo del muelle adosado al Dique del Oeste; se inicia también la pavimentación de las nuevas explanadas ganadas en los Muelles Comerciales; y se inician ya con intensidad una serie de mejoras dedicadas a la modernización de la gestión portuaria.

Como colofón de acciones de años anteriores se ejecutan en 1.989 la pavimentación y acondicionamiento de las nuevas explanadas a los Muelles Comerciales con su protección y

servicios, que quedan ultimadas en este año. En 1.990 se acondiciona el pavimento del Muelle de Ribera en San Carlos y se termina el Muelle de Ribera en Porto-Pi.

Como solución final de un contencioso popular largamente gestado durante lustros en 1.991 se construye por CAMPSA el nuevo terminal de la descarga de combustibles en la tercera alineación del Dique del Oeste y el puerto completa en numerosos parajes las obras de pavimentación tanto de viales para vehículos como de Acerados.

Acentuando su nuevo destino en 1.992 se reconvierte en su totalidad la Dársena del Muelle Nuevo disponiendo un pantalán para aumentar el número de atraques de grandes embarcaciones menores; del arranque del Dique del Oeste se termina por el Ministerio de Trabajo la nueva Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera; la Dársena de Ca'n Barbará se urbaniza completando acciones llevadas a cabo un año antes.

En 1.993 se aprovecha la totalidad del espejo de agua de Ca'n Barbará montando flotadores para atraque; se emprende una acción de mejora de calados en los muelles de embarcaciones menores. En 1.994 prosigue la acción de rescate de las antiguas parcelas enajenadas en 1.913 con la adquisición de la ocupada por la Cía. Trasmediterránea entre el 1º y 2º Pasaje del Muelle Viejo, (manzana 2ª).

Y por último en 1.995 se inicia una importante obra cual es la Prolongación de los Muelles de Poniente, a continuación de la Estación Marítima Nº 1, para dar servicio a los grandes trasatlánticos, con calados de hasta 16 m. desconocidos en el puerto y máximos posibles en función de las limitaciones de la boca de entrada; esta acción prosigue en la actualidad cuando se procede a la presente redacción; se trata además de la primera obra realizada en el Puerto de Palma mediante grandes cajones flotantes, construidos en Cartagena, que se remolcan hasta Palma, atravesando el Mediterráneo.

En los adjuntos cuadros se muestra el crecimiento experimentado por el Puerto en épocas de grandes modificaciones, e inversiones realizadas.

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 limpieza 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 existentes antes de la Ley 27/92, 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 al de 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 1964, insiste sobre la necesidad de redactar los Proyectos de la Zona de Servicio de los Puertos, reiterando disposiciones anteriores, insistiendo en la delimitación física con amojonamiento o cerramiento, y recordando su tramitación, anulando al propio tiempo las resoluciones de 6 de febrero de 1942, de 15 de marzo de 1960, de 10 de febrero de 1961, de 14 de abril de 1962 y de 19 de junio de 1962.

Para evitar la antinomia que produciría la tramitación por las "Jefaturas de Puertos" como consecuencia del Decreto de 28 de junio de 1957 (al ser los Directores de los Puertos a la vez los Jefes de Puertos) se atribuye a los inspectores la tramitación de los expedientes y la formulación de informes y propuestas.

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 Palma de Mallorca.-

Por ser un puerto con manifiestos antecedentes de tráfico, como lo ponen de relieve los numerosos documentos gráficos con que se cuenta procedentes ya del siglo XV, y ya con correos periódicos con Barcelona en la primera mitad del siglo XVIII, se incluye el Puerto de Palma en la primera clasificación formal contenida en el Reglamento de 30 de enero de 1852; también se incluye Palma en la clasificación que establece el artículo 16 de la primera Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 como puerto de interés general de primer orden.

En la clasificación aprobada por Real Decreto de 4 de agosto de 1926 el puerto es también clasificado como de "refugio", la inferior de las calificaciones contenidas en el citado artículo 16 de la Ley 1880, permaneciendo de interés general.

Poco después, en la nueva clasificación aprobada por Real Decreto-Ley de 24 de febrero de 1928, y ya con las clasificaciones que establece la nueva Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, mantiene la simultánea clasificación de "interés general", doble calificación que se conserva en las dos clasificaciones que siguen, aprobadas por Decretos de 5 de julio de 1946 y 6 de septiembre de 1961.

El tráfico del puerto va en notable aumento, en las décadas de los años 60, 70 y 80 por ello, sigue siendo considerado de interés general en la nueva clasificación de puertos que se aprueba por Real Decreto de 14 de mayo de 1982 la cual incluye solo la lista 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 los puertos 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 Palma entre los de interés general.

El Puerto de Palma estuvo administrado o gestionado por una Junta de Puerto propia creada por R.O. de 16 de agosto de 1872; durante los primeros años de la Administración moderna a partir de 1851 y hasta dicha fecha estuvo directamente afecto a la Jefatura de Obras Públicas de Baleares como un puerto a cargo directo del Estado.

El primer proyecto específico de zona de servicio fue redactado, tras la constitución de la Junta, por Emilio Pou en 31 de diciembre de 1873, antes de la Ley de Puertos de 1880; constituye un documentadísimo estudio que aborda con minuciosidad los problemas creados por la anárquica ocupación de los espacios portuarios y trata de fijar las zonas necesarias partiendo de un proyecto, o mejor dicho plan, de obras de ampliación y mejora ya aprobado por R.O. de 2 de marzo de 1872 (Proyecto general).

No mereció dicho proyecto la aprobación de la Superioridad siendo informado en 8 de abril de 1875 con diversos reparos que dieron lugar a la redacción de un nuevo proyecto por el mismo autor en 1º de noviembre de 1875, con dos soluciones, donde se suprimían los espacios para almacenes y una atrevida urbanización de terrenos sobrantes en el actual Muelle de la Lonja (que denominaba "de la Muralla"). No consta que recayera aprobación sobre dicho proyecto, aunque por R.O. de 24 de mayo de 1876 se aceptó el ancho de 45 m. propuesto para la franja de zona de servicio. Proponía este proyecto la incorporación a la zona portuaria (aunque para urbanizar y vender parcelas con que financiar las obras del puerto) de los espacios ocupados por la demolida muralla y Baluarte del Muelle, así como del Cuartel de Provinciales y de carabineros junto al Baluarte del Muelle, previsiones que, por fortuna, jamás se llevaron a término.

Redactado un nuevo proyecto de zona de servicio por Juan Malberti en 1º de marzo de 1885, con escasas variaciones sobre el de Emilio Pou de 1º de noviembre de 1875 en su segunda solución (ensanche interior del Muelle Viejo) merece la aprobación por R.O. de 17 de julio de 1885. Es el primer proyecto formalmente aprobado, con la prescripción de dejar 60 m. (y no 45) para la zona de servicio del Muelle de la Lonja (que llamaba "de la Muralla"). El resto de los terrenos de esta muelle se declaran sobrantes incluida la faja de la demolida muralla y el que ocupaba el antiguo cuartel de la Lonja (o de Provinciales) adquirido con fondos de la Junta de Obras del Puerto; también se declaran sobrantes los terrenos de una faja de 20 m. de anchura a lo largo del Muelle Viejo que habría de ser la causa prístina de las enajenaciones llevadas a cabo en la subasta de solares de 14 de febrero de 1913; la

urbanización del Muelle de la Lonja (o "de la Muralla" como se llamó) no se llevó a término; este muelle jamás se planificó como se planificó sino ganando menos terrenos al mar.

Finalizado el ensanche exterior del Muelle Viejo con fecha 25 de julio de 1899 redacta Juan Malberti el "Proyecto de aprovechamiento de terrenos en el Muelle Viejo" proponiendo la venta de cuatro bloques de parcelas, dos de 84 x 20 m. y 100 x 20 m. y otras dos de 84 x 15 m. y 63 x 15 m., operación no exenta de dificultades derivadas de la existencia de antiguas concesiones. Por R.O. de 11 de junio de 1900 se autoriza el plano y de ahí parten las acciones tendentes a la subasta al entender que procesalmente esta autorización se hacia extensiva desde ya a la venta de terrenos sobrantes.

No se decide emprender ninguna acción sin antes proceder al ensanche del Muelle Viejo; así en 31 de agosto de 1911 redacta Pedro Garau el "Proyecto de ensanche del Muelle Viejo, distribución de su zona de servicio y urbanización de los "terrenos sobrantes" en que, partiendo del "autorizado" de la R.O. de 11 de junio de 1900, se procede a una nueva parcelación de terrenos sobrantes en el Muelle Viejo aprobándose el proyecto por R.O. de 1º de junio de 1912, citado en las inscripciones registradas (de las del Muelle de la Lonja o "Muralla", no se trata; antes bien se recoge ya su carácter de Paseo de Sagrera) que se mantiene, ya vendidas parcelas, en el reformado del mismo autor de 29 de agosto de 1916. Con todo las parcelas que en definitiva resultan de las alineaciones finales difieren algo, las esquinas que dan al muelle son en ángulo recto y se inscriben en el Registro de la Propiedad con una inscripción primera para cuatro de las cinco manzanas según sigue:

Inscripción de la Manzana 1ª

Libro	Folio	Finca	Cabida
184	17	4.374	3.174 m ²

Inscripción de la Manzana 2ª

Libro	Folio	Finca	Cabida
184	43	4.375	2.330 m ²

Inscripción de la Manzana 3ª

Libro	Folio	Finca	Cabida
67	150	4.376	1.097 m ²

Inscripción de la Manzana 4ª

Libro	Folio	Finca	Cabida
186	38	4.377	1.037 m ²

La inscripción de la 5ª manzana tropezó con dificultades a causa de ocupaciones previas. No han podido hallarse antecedentes (y plausiblemente no hubo actuación formal administrativa alguna) para que los terrenos sobrantes y ganados al mar del que se tituló "Muelle de la Muralla" y después "Muelle de la Lona", topónimo que hoy se conserva, procedentes del derribo de fortificaciones, de la muralla y del antiguo cuartel de la Lonja o de Provinciales y que hoy constituyen el Paseo de Sagrera u otros viales municipales fueran objeto de desafectación del dominio público portuario y ulterior entrega por el Estado al Ayuntamiento. Ahora bien la aprobación por R.O. de 17 de julio de 1885 de la zona de servicio se produjo sin el deslinde previo del antiguo límite de la Zona Marítimo Terrete, aunque ya estaba vigente la Ley de Puertos de 1880, y sin precisar que terrenos, de los calificados sobrantes, procedían del dominio público o de cuarteles y murallas o

fortificaciones (cuya demolición realizó la Junta de Obras). Se creó así una situación ambigua que dio lugar más tarde a ciertas incidencias con ocasión de la fulminante ocupación del espacio del Paseo de Sagrera por el Ayuntamiento.

Por dicha causa, al suscitarse nuevamente la definición del límite de la zona de servicio con ocasión de la Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 6 de febrero de 1942 urgiendo la redacción de los proyectos de delimitación de zonas de servicio -que precedió al Decreto de 11 de diciembre de 1942 sobre cerramientos y accesos- hubo de redactar Gabriel Roca en 22 de julio de 1942 un "Proyecto reformado de zona de servicio", (Expte. nº 187), que ya establecía como límite el Paseo de Sagrera; para su tramitación se procedió por primera vez al deslinde del antiguo límite de la Zona Marítimo Terrestre en este tramo histórico de costa, acto que se llevó a cabo en 18 de marzo de 1943 aprobándose el deslinde por O.M. de 15 de julio de 1943 (Expte. nº 704).

Con fecha 22 de junio de 1942 se había redactado el proyecto de cerramiento (como consecuencia de la Resolución de la Dirección General de 6 de febrero de 1942) con el ambiguo título de "Proyecto de delimitación de la zona de servicio del actual Puerto Comercial de Palma de Mallorca y de cerramiento de una parte de la citada zona de servicio" (Proyecto 187) que se redacta de nuevo en 14 de junio de 1943 (Proyecto 194) ya practicado el deslinde de la Zona Marítimo Terrestre y es aprobado, sin pronunciarse sobre la zona de servicio, por O.M. de 29 de junio de 1943 como si de un proyecto de solo obras se tratara; por otra parte por Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 14 de agosto de 1942 se había aplazado la tramitación y resolución del proyecto de delimitación de zona de servicio de 22 de julio de 1942 y, por otra Resolución de 22 de marzo de 1943, se había aprobado el acta de cerramiento, suscrita por las autoridades, con el correspondiente plano, en 1º de marzo de 1943 arregladamente al artículo 5º del Decreto de 11 de diciembre de 1942.

Y así permanece la situación sin nuevos cambios quedando solo definido el antiguo límite de la Zona Marítimo Terrestre (Expte. 704) que más tarde se recoge sin variación en el deslinde general autorizado por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en 31 de diciembre de 1959 y aprobado por O.M. de 24 de mayo de 1961 (Expte. 123-DP).

El impulso que al final de la década de los años 50 dio a la tramitación de expedientes de zona de servicio el que fue Director General de Puertos y Señales Marítimas Gabriel Roca se deja sentir a lo largo de una década; así por O.M. de 21 de septiembre de 1960 (Expte. EM-6) se aprueba un tramo de zona de servicio en el paraje de "Ses Rafaletes"; por O.M. de 18 de diciembre de 1962 el principal tramo comprendido entre el Paseo del Uruguay y el Dique del Oeste (que incluye el anterior); por OO.MM. de 11 de noviembre de 1963, 13 de mayo de 1966, 3 de julio de 1967 y 12 de junio de 1968 (Exptes. EM-8, EM-9 y EM-10) se introducen modificaciones puntuales en este tramo, la última de trascendencia, y finalmente por O.M. de 24 de noviembre de 1970 se define la zona de servicio en el litoral de levante, entre el Paseo del Uruguay y el Torrente Gros (Expte. EM-11) dando así, aunque tardía, concreción a la propuesta del Jefe de Obras Públicas de 23 de noviembre de 1911, aprobada por R.O. de 23 de octubre de 1912 de que la Junta del puerto de Palma tuviera competencia en los aprovechamientos de la ribera comprendida entre la Punta de San Carlos y la desembocadura del Torrente Gros, ya ejercida con las instalaciones portuarias del Portitxol, Caló d'En Rigo y obras de defensa.

Todas estas actuaciones a lo largo del tiempo dieron lugar a multitud de variaciones del límite de la zona portuaria en relación con el antiguo límite de la Zona Marítimo Terrestre sea por la declaración de sobrantes y ulterior venta o entrega, sea por cambios de afectación o

mutación demanial, sea por recompra de terrenos vendidos sea, incluso, por inclusión en la zona de servicio de terrenos expropiados (cantera de S. Carlos). El proceso seguido varió de un caso a otro; unas veces se tramitó la desafectación formal y otras se actuó directamente en base a una Real Orden u Orden Ministerial aprobando el instrumento que definía los terrenos. Seguidamente se relacionarán en un cuadro los casos cuyos antecedentes han podido ser hallados, o se conocen, siguiendo un orden geográfico de poniente a levante.

Se recogen a continuación los planos correspondientes a los antecedentes reseñados así como un avance que la Demarcación de Costas ha proporcionado para incluir en este Plan, a efectos informativos, del deslinde DES-MA/1 que afecta al litoral del puerto, cuyo expediente no ha sido aun formalmente iniciado.

1.2.3.3.1.- Plano del Puerto en 31 de diciembre de 1873 según el Primer Proyecto de Zona de Servicio de Emilio Pou. En línea fina el Proyecto General de Mejora, aprobado por R.O. de 2 de marzo de 1872 (Proyecto nº 10). (En las fotografías del Anexo 1 se aprecian las anárquicas ocupaciones del Muelle Viejo que recoge e identifica este plano).

1.2.3.3.2.- Plano del Primer Proyecto de Zona de Servicio redactado por Emilio Pou en 31 de diciembre de 1873 y que no fue aprobado (dio lugar a dos nuevas propuestas de 1º de noviembre de 1875). (Proyecto nº 10). (El original va en colores).

1.2.3.3.3.- Plano del estado del puerto en 1º de noviembre de 1875 según un Segundo Proyecto de Zona de Servicio de Emilio Pou. En línea fina el Proyecto General de Mejora aprobado por R.O. de 2 de marzo de 1872 (Proyecto nº 12). (En las fotografías del Anexo 1 se aprecian las anárquicas ocupaciones del Muelle Viejo que recoge e identifica este plano).

1.2.3.3.4.- Plano que pone de manifiesto la Zona Portuaria Histórica en 1875 (incluyendo la parte ocupada por el derribo de murallas, fortificaciones y antiguo cuartel adquirido por la Junta de Obras) y las ampliaciones hasta la actualidad. (No recoge las reducciones por la parte de tierra. Se extiende por el litoral hasta el límite de costa recogido en los planos de zona de servicio de 1873, 1875 y 1885).

1.2.3.3.5.- Plano de la Primera Propuesta de Zona de Servicio según Proyecto de Emilio Pou de 1º de noviembre de 1875 variando el de 31 de diciembre de 1873. (Proyecto nº 12). (El original va en colores). (No se adoptó).

1.2.3.3.6.- Plano de la Segunda Propuesta de Zona de Servicio según Proyecto de Emilio Pou de 1º de noviembre de 1875 variando el de 31 de diciembre de 1873. (Proyecto nº 12). (El original va en colores). (Sirvió de base para el mas tarde definitivamente aprobado por R.O. de 17 de julio de 1885).

1.2.3.3.7.- Plano del estado del puerto en 1º de marzo de 1885 según Proyecto de Zona de Servicio de Juan Malberti aprobado por R.O. de 17 de julio de 1885. (Proyecto nº 24). (Situación aun sensiblemente igual a la de diez años antes salvo en la prolongación del Muelle Nuevo en ejecución).

1.2.3.3.8.- Plano de la Zona de Servicio según Proyecto de Juan Malberti de 1º de marzo de 1885 aprobado por R.O. de 17 de julio de 1885. (Proyecto nº 24). (Básicamente es el de Emilio Pou de 1º de noviembre de 1875).

1.2.3.3.9.- Plano de parcelas de la urbanización de terrenos sobrantes del Muelle Viejo según los Proyectos de "Ensanche del Muelle Viejo, distribución de sus zonas de

servicio y urbanización de los terrenos sobrantes", redactados por Pedro Garau en 31 de agosto de 1911 y 29 de agosto de 1916 (Reformado). (Proyectos n°s. 41 y 50).

1.2.3.3.10.- Plano de las cinco manzanas resultantes del Proyecto de Urbanización aprobado por R.O. de 1º de junio de 1912 para enajenar terrenos sobrantes del Muelle Viejo, según Plano autorizado por R.O. de 11 de junio de 1900 y su relación con la situación actual (noviembre de 1996).

1.2.3.3.11.- Plano que muestra la relación existente entre las manzanas definidas en los Proyectos de 31.8.1911 y 29.8.1916 y las definitivas según se vendieron o registraron terrenos (inscripción 1ª).

1.2.3.3.12.- Plano de la Zona de Servicio del Puerto según Proyecto de Gabriel Roca de 22 de julio de 1942 cuya tramitación se aplazó (y no se continuó) por Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 14 de agosto de 1942. (Expte. n° 187).

1.2.3.3.13.- Plano del deslinde del antiguo límite de la Zona Marítimo-Terrestre de varios tramos de costa dentro del Puerto de Palma de Mallorca instado por la Junta de Obras y Servicios del Puerto, autorizado por Orden de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas comunicada en 31 de diciembre de 1959 y aprobado por O.M. de 24 de mayo de 1961 (B.O.P. de 14 de febrero de 1963). (Expte. 123-DP).

1.2.3.3.14.- Plano del deslinde de la Zona Marítimo-Terrestre de un tramo de costa entre el Paseo del Uruguay y la calle del Vicario Joaquin Fuster (Portitxol), aprobado por O.M. de 26 de mayo de 1962. (Expte. 147-DP).

1.2.3.3.15.- Plano del deslinde de la Zona Marítimo-Terrestre de un tramo de costa comprendido entre el Portitxol y el Torrente Gros, aprobado por O.M. de 25 de abril de 1964. (Expte. 204-DP).

1.2.3.3.16.- Plano del Proyecto Reformado de la Zona de Servicio en un tramo del puerto (motivado por permuta de terrenos para la construcción del nuevo acceso de Ses Rafaletes), aprobado por O.M. de 21 de septiembre de 1960. (Expte. EM-6).

1.2.3.3.17.- Plano del Proyecto Reformado de la Zona de Servicio desde el Paseo del Uruguay al Dique del Oeste, aprobado por O.M. de 18 de diciembre de 1962. (Expte. EM-7).

1.2.3.3.18.- Plano del Proyecto de Reforma Parcial del Reformado de la Zona de Servicio (motivado por la cesión de terrenos para Auditorium), aprobado por O.M. de 11 de noviembre de 1963. (Expte. EM-8).

1.2.3.3.19.- Plano del Proyecto de Segunda Reforma Parcial del Reformado de la Zona de Servicio (motivado por la desafectación de terrenos de la Pedrera), aprobado por O.M. de 13 de mayo de 1966. (Expte. EM-9).

1.2.3.3.20.- Plano del Tercer Proyecto Reformado de la Zona de Servicio (tramo de la Cantera de S. Carlos y Porto-Pi), aprobado por O.M. de 12 de junio de 1968. (Expte. EM-10).

1.2.3.3.21.- Plano del Cuarto Proyecto Reformado de la Zona de Servicio (del Paseo del Uruguay al Torrent Gros), aprobado por O.M. de 24 de noviembre de 1970. (Expte. EM-11).

1.2.3.3.22.- Plano de las parcelas sobrantes enajenadas a particulares en el Paseo Marítimo Gabriel Roca con autorización otorgada por OO.MM. de 31.1.63; 28.3.63; 22.5.63; 24.5.63; 27.5.63 y 31.5.63.

1.2.3.3.23.- Plano parcial del deslinde y amojonamiento de la zona de dominio público (zonas marítimo terrestres antigua y actual) de la costa y playas del término municipal de Palma de Mallorca, desde el límite del término municipal de Calviá hasta el Dique del Oeste del Puerto de Palma, incoado de oficio a instancias de la Jefatura de Costas y Puertos de Baleares y aprobado por O.M. de 16 de abril de 1974. (Expte. PM/MA-1/58-OF).

1.2.3.3.24.- Plano del Avance del deslinde Provisional probable de la Zona de Dominio Público Marítimo-Terrestre según expediente DES-MA/1 de la Demarcación de Costas de Baleares que comprende el Puerto de Palma.

La mayor parte de las nuevas superficies de la zona de servicio del puerto se han conseguido a lo largo del tiempo ganando terrenos al mar como lo ponen de manifiesto los planos históricos y fotografías que se recogen en el Anexo nº 1.

El crecimiento de Palma ha sido muy superior, en lo que a superficie de espejo de agua y zona de tierra se refiere, al de los demás puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares según puede observarse en el cuadro adjunto en el cual se reseña el crecimiento de los distintos puertos en fechas concretas de los que se dispone de documentos fiables en la Autoridad Portuaria referidos a la época de actuaciones relativamente modernas.

Cada una de las fechas corresponde, a su vez, a principios o finales de etapas relevantes por las acciones emprendidas que dejaron impronta en las infraestructuras portuarias.

Por lo que concierne al Puerto de Palma, y tomando como referencia la situación inmediatamente anterior a las actuaciones del Real Consulado de Mar y Tierra en 1809, situación que había permanecido prácticamente inamovible durante más de cuatrocientos años, el puerto actual es más de cincuenta veces el de aquella época, sensiblemente igual al medieval.

1.3.- ANÁLISIS DEL PUERTO EN LA ACTUALIDAD.

1.3.1.- METODOLOGÍA DE ANÁLISIS.-

Para el análisis de la situación actual del puerto se aplicará una metodología similar a la que se expone en el Anexo nº 4 para la determinación de los indicadores básicos para las previsiones que se recogen en los Anexos nºs. 5, 6 y 7; 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 a cuyo objeto se han actualizado en el Anexo nº 9. A punto de publicarse (noviembre de 1996) la Memoria de los Puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1.995, resulta posible calcular 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 Anexo nº 9.

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

Se define como la relación existente entre las toneladas de 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 2,0 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, o sea la susceptible de utilizar almacenes, descartando contenedores y similares. Ello supone cierta variación con la definición conceptual del índice según se expone el en Anexo nº 7 que incluye taras; pero se ha creído más adecuado dado el creciente peso de 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.

1.3.9.- 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, tomadas de la Memoria de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1.995, 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 1996 ya conocida en parte en el momento de redactar la presente Memoria (noviembre de 1996) 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 dio en el puerto de Palma en el año 1994) de 1.540 TRG por 1 TRB.

Siendo Palma un puerto seminatural se ha considerado a efectos estadísticos como Zona I de las aguas la interior a la línea que une el arranque del Muelle exterior comercial con el extremo Nordeste del Dique de abrigo del Oeste, además del espejo de agua del Surgidero del Portitxol.

Del estado 4.3.7. de la Memoria de 1995 resulta restando el agua:

Total mercancía: $7.551.068 - 3.862.000 = 3.689.068$ Tn.

de la que se moverá por carretera la resultante de restar los graneles líquidos mas no los sólidos pues se descargan con agua ó por instalación especial pero se vierten en definitiva a camión que sale por carretera:

$3.689.068 - 977.558 + 5.674 + 184 + 124 = 2.717.492$ Tn.

Si de estas mercancías se descuentan los cementos evacuados directamente a silos se obtendrán los susceptibles de ocupar muelle para la operación o depósito:

$$2.717.492 - 154.007 = 2.563.485 \text{ Tn.}$$

Y si de éstas se descuentan las taras (contenedores y remolques y vehículos transportadores) se obtendrán las mercancías susceptibles de ocupar almacén o tinglado:

$$2.563.485 - 66.830 - 826.834 - 197.559 = 1.472.262 \text{ Tn.}$$

Con arreglo a estas cifras se pasa al cálculo de los índices correspondientes a 1995 con algunos datos de superficie procedentes de 1994. Mención específica merecen los tinglados y depósitos cubiertos por cuanto se han tomado datos reales de 1995 no coincidentes con los de la Memoria que aun recoge como superficie de tinglados espacios que en el transcurso de los últimos años han venido dedicándose a otros usos aun cuando en origen, y nominalmente, continúen considerados estadísticamente como tinglados o almacenes.

En el cuadro adjunto se sintetiza el estado operativo de las diversas terminales en noviembre de 1996. Se han depurado algunos datos de la Memoria de 1995 donde aun se arrastran situaciones obsoletas lo cual da lugar a los pertinentes comentarios de los resultados obtenidos al comparar con los indicadores elaborados con datos de 1993 o anteriores.

Cuando la mercancía ocupa en todo o en parte muelle o tinglado se ha incluido en la general aunque conceptualmente pueda no resultar adecuado; tal sucede con los cereales que, desde el punto de vista del barco son obviamente graneles pero que al descargarse con cuchara y grúa y, en parte, llevarse a almacén funcionan, en muelle, mas bien como mercancía general desde el punto de vista de la ocupación.

En las longitudes de muelle se han considerado solo los de aquellos donde se descarga mercancía no computando pues los de puro tráfico de pasajeros, testers, tacones, embarcaciones deportivas o pesqueras, etc.

$$I_{g1} = \frac{\text{Tn. mercancía año (4.3.3.3)}}{\text{T. Arqueo de buques al año (4.2.1.3.)}} = \frac{3.689.068}{14.549.218} = 0,2536 \text{ Tn / TRB}$$

$$I_{g3}^c = \frac{\text{Tn. mercancía movidas por carretera (4.9. carret)}}{\text{Tn totales año (4.3.3.3)}} = \frac{2.717.761}{3.689.068} = 0,7367 \text{ ad}$$

$$I_{g6} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{ml. de muelles comerciales (2.3.2 correg)}} = \frac{2.563.485}{2.145} = 1195,11 \text{ Tn / ml año}$$

$$I_{g7} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3)}}{\text{superficie total de tierra (2.1.7 I + II) m}^2} = \frac{3.689.068}{961.342} = 3,8374 \text{ Tn / m}^2 \text{ y año}$$

$$I_{g7}' = \frac{\text{Tn. totales cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{superficie de operacion (2.1.7 I)(.)}} = \frac{2.563.485}{470.202} = 5,452 \text{ Tn / m}^2 \text{ y año}$$

$$I_{g8} = \frac{\text{superficie de agua Zona I (2.1.6.1)Ha.}}{\text{superficie de tierra total (2.1.7)Ha}} = \frac{237,65}{96,1643} = 2,4721 \text{ ad}$$

$$I_{g12} = \frac{\text{Tn. mercancía general (4.3.3.3. correg (.))}}{\text{superf., tinglados y almacenes (2.4.1. cub y cerrad.)(...)}} = \frac{1.472.262}{16.207} = 90,841 \text{ Tn / m}^2 \text{ y año}$$

$$I_{g14} = \frac{\text{superficie de depósitos (2.4.1) m}^2}{\text{superficie total (2.1.7 I + II) m}^2} \times 100 = \frac{137.269}{961.342} \times 100 = 14,279\%$$

$$I_{g18} = \frac{\text{superf. horiz de secadero de redes (2.5.6) m}^2}{\text{capturas de pescado anuales (4.6.)Tn.}} = \frac{6.855}{1.898} = 3,6117 \text{ m}^2 / \text{Tn. y año}$$

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.

(..) Sólo muelles comerciales sin recoger la más reciente distribución funcional.

(...) Restadas las superficies destinadas a graneles.

Las referencias que se exponen corresponden a los epígrafes de las Memorias de los Puertos Españoles de 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 los del 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 más 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 determinados indicadores 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 a continuación 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	MEDIA	ÍNDICE NORMAL		
		ARITMÉTICA	GLOBAL	DE	A	
I _{g1}	0,2536	0,689	0,545	0,400	1,156	0,212
I _{gc3} ^c	0,7367	0,579	0,396	0,286	0,800	0,788
I _{g6}	1.195,11	992,7	923,9	537,50	900,0	735,0
I _{g7}	3,8374	5,824	4,112	2,420	7,600	4,09
I _{g7} '	5,4520	4,317	3,247	2,600	4,350	3,651
I _{g8}	2,4721	9,730	3,251	0,894	2,117	3,418
I _{g12}	90,841	110,0	65,65	35,83	63,34	143,0
I _{g14}	14,279	26,75	21,93	17,17	33,83	12,60
I _{g18}	3,6117	1,469	0,170	0,122	0,233	4,016

1.3.3.- CONCLUSIÓN.-

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

Índice I_{g1} .- General del puerto (Tn. de mercancías anuales a toneladas de registro bruto anuales).-

El índice es notoriamente bajo y se aleja, no ya del de las medias de los correspondientes a los puertos españoles, sino también de los considerados normales; ello tiene su explicación en el hecho del gran número de buques de pasaje o, relativamente, de cruceros turísticos, que visitan el Puerto de Palma lo cual justifica que se trate básicamente de un puerto del tipo de los denominados de “escala”.

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

Se encuentra dentro de la banda de los índices normales y muy próximo al de la Autoridad Portuaria de Baleares; el tráfico de mercancías de Palma es, por consiguiente, totalmente normal en comparación con el del resto de los puertos españoles, con una proporción de graneles líquidos también normal.

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

Alejado del limite superior del tercio central del índice normal es relativamente alto en comparación con las medias y con el correspondiente a la Autoridad Portuaria de Baleares de 1993; ello se explica por dos circunstancias, a saber: por el hecho de no computar los muelles con solo buque de pasaje -y por consiguiente ocupando línea de atraque con

relativamente poco movimiento mercantil- y, por otra parte, por entrar en el cómputo los cereales que, aunque graneles sólidos, se tratan como mercancía general operativamente.

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

Aunque próximo al umbral del índice normal es relativamente bajo comparado con el de las medias de los puertos españoles y con el de los puertos de la propia Autoridad Portuaria de Baleares; ello se explica por dos razones, a saber: por el hecho de haber incluido en la zona de tierra la banda de zona marítimo-terrestre y los puertos deportivos- que obviamente es ajena a todo tipo de tráfico mercantil- y por el hecho de que gran parte de la superficie de tierra no se halla ya dedicada al tráfico mercantil sino a actividades de tipo deportivo o lúdico, jardines y viales de uso general.

Índice I'_{g7} - Toneladas anuales cargadas y descargadas por superficie de operación.-

El índice es extraordinariamente alto, sobrepasa con exceso el límite superior del índice normal y es vez y media el de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares según datos estadísticos de 1993; la explicación a esta circunstancia -que en todo caso pone de manifiesto la relativamente escasa superficie de depósitos en comparación con lo que es el standard habitual de los puertos españoles- hay que buscarla en dos peculiaridades del tráfico, a saber: la rápida evacuación de las unidades de carga, al ser minoritarios los sistemas lift-on/lift-off, sino que prácticamente la mayoría del tráfico es roll-on/roll-off y la pérdida de superficies de cómputo de los muelles de pasajeros en que solo una parte minoritaria se dedica ya a depósitos de mercancías o aparcamiento de remolques.

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

Si se compara con las medias, tanto aritmética como global de los puertos españoles, resulta bajo con el de la aritmética y no tanto con el de la global; es inferior al medio de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares (donde Mahón perturba los resultados) y algo superior al del índice normal en su límite superior; si se considera la relativamente importante superficie de agua dedicada a las dársenas deportivas, cuya falta de consideración haría disminuir el índice, se puede entender a la vista del índice normal que el puerto se encuentra suficientemente equilibrado.

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

Es un valor relativamente alto, inferior al de la media de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1993, tras actualizar las superficies de Palma y el límite superior del índice normal; prácticamente puede decirse que en Palma y salvo para cereales el almacén de mercancías está en práctico desuso en zonas cubiertas o cerradas; ya se ha expuesto la circunstancia peculiar del puerto de que la mercancía permanece muy poco tiempo sobre las superficies de depósito y ello viene corroborado por éste indicador; por dicha circunstancia las provisiones de almacenes o tinglados pueden ser muy moderadas, aunque conviene la previsión de unos mínimos para eventual carga de buque convencional, consolidaciones de cargas en puerto.

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

El porcentaje resulta algo alto en relación con los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1993 y notoriamente inferior al de los puertos españoles tanto si se contempla su media aritmética como su media global; tampoco llega -al considerar el índice normal- al umbral inferior quedando en las inmediaciones de su mitad. Esta circunstancia corrobora lo ya expuesto en indicadores anteriores de la rápida evacuación de la mercancía lo que supone, en relación con los standards normales, una dedicación de superficie relativa a este fin, en los usos del puerto, que oscila entre el tercio y el medio de lo que es habitual dedicación en los puertos españoles.

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

Pone de manifiesto este indicador una generosa dedicación de las superficies portuarias a este uso o fin; a pesar de no computar el antiguo secadero de redes del Jonquet - hoy en práctico desuso a causa de quedar separado de los muelles por el intenso tráfico del Paseo Marítimo- el indicador es solo inferior al que corresponde a los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares sin la mencionada supresión, y unas siete veces el del límite superior del índice normal de los puertos españoles; de todos modos este indicador ha de considerarse con extraordinaria reserva por tres circunstancias, a saber: la escasa población de datos que ha sido adoptada para la determinación de los standares medios de los puertos españoles, la escasa fiabilidad de los datos al existir multitud de sistemas de secadero de redes y, por consiguiente, del cómputo de sus superficies, y, por último, la circunstancia de que en los puertos baleares la superficie dedicada a secadero de redes en las dársenas pesqueras no solamente se usa para este fin sino también para otras finalidades, en cierto modo ajenas, como puedan ser el almacén de cajas, carritos, depósitos de útiles y artefactos que no son redes, accesos a establecimientos fronteros o adyacentes, e incluso aparcamiento de vehículos. Conviene pues respetar las superficies existentes operativas.

1.4.- PREVISIONES DE TRÁFICO Y CAPACIDAD DE LAS 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 1999 (Cuadro nº 1.1.) que arroja 3.538.163 Tn. con una disminución sobre 1995 (descontando 3.862.000 Tn. de agua) da:

$$3.538.163 - 7.551.068 + 3.862.000 = - 150.905 \text{ Tn.}$$

Lo que pone de manifiesto lo pesimista de aquella previsión realizada de mutuo acuerdo con Puertos del Estado y la procedencia de prescindir de ella.

Por ello, se acudirá mas bien a las previsiones recientes, aunque no contrastadas, por apreciarse ya en 1995 apreciables desvíos en la previsión contrastada de 1994, incluida el agua (previstas 5.299.942 Tn. y habidas 7.551.068).

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

- **Graneles líquidos (varios).**- Se adopta la previsión no contrastada 1996-2003 (Cuadro nº 5): que prevé para este año haberse finalizado la operación barco de agua, con un total de graneles líquidos de 1.065.000 Tn. El incremento sobre 1995 será:

$$1.065.000 - 977.558 = 87.442 \text{ Tn.}$$

$$\text{lo que implica un crecimiento anual del: } \left(\frac{1.065.000}{977.558} \right)^{\frac{1}{8}} - 1 = 0,0108$$

que corresponde íntegramente al Terminal P.13 y supone para el año 2004:

$$1.065.000 \cdot 1,0108 = 1.076.466 \text{ Tn.}$$

adoptando 1.070.000 Tn. de gasóleos, gasolina y keroseno en el Terminal P.13 y 6.500 Tn. de nafta en el Terminal P.12.

- **Graneles sólidos (cereales y cemento).**- Se adopta la previsión no contrastada 1996-2003 que prevé 310.000 Tn. la cual se distribuye al 50 % (el de 1995 fue de 154.007 Tn. de cemento y de 151.296 Tn. de cereales). Como se prevé constante para los últimos años se mantendrá en 2004 resultando así:

Cemento. Terminales P.11 y P.12	155.000 Tn.
Cereales. Terminal P.7.	155.000 Tn.

- **Mercancía general (ro-ro y lo-lo).**- Se admite la previsión no contrastada 1996-2003 partiendo de 1995; adoptando para incremento del tráfico en el año 2004,

correspondiente al año horizonte, la mayoración resultante para un año sobre la previsión de 2003:

$$\left(\frac{2.701.670}{2.502.336}\right)^{\frac{1}{8}} - 1 = 0,0096 \quad \text{En 2004: } 1,0096 \cdot 2.701.670 = 2.727.678 \text{ Tn.}$$

$$\frac{599.000}{558.744} = 1,07205 ; \quad 1,07205 \cdot 661.017 = 708.643 \text{ Tn. en 2003}$$

$$\alpha = \left(\frac{708.643}{661.017}\right)^{\frac{1}{8}} - 1 = 0,0087 \quad \text{en 2004: } 708.643 \cdot 1,0087 = 714.833 \text{ Tn/año}$$

que con una distribución -dadas las últimas tendencias- estimada de 25% en contenedor, 72% en remolque, y solo un 3% en buque convencional tramp. Resulta así:

- **Terminales P.2, P.3, P.4, P.6, P.8 y P.9 (ro-ro).-**
 $2.727.678 \cdot 0,72 = 1.963.928 \text{ Tn/año.}$ A comprobar
- **Terminales P.1, P.3, P.5, P.7 y P.10 (lo-lo).-**
 $2.727.678 \cdot 0,25 = 681.920 \text{ Tn/año}$ A comprobar
- **Terminales P.5 y P.7 (convencional).-**
 $2.727.678 \cdot 0,003 = 81.830 \text{ Tn/año}$ A comprobar

- Total mercancías.-

Resulta de la suma de las diferentes clases previstas para 2004:

Graneles líquidos	1.076.466 Tn.
Graneles sólidos	310.000 Tn.
Mercancía general	<u>2.727.678 Tn.</u>
Total (incluso taras)	<u>4.114.144 Tn.</u>

de las que irán por carretera la resultante de no considerar los graneles líquidos que, para 2004 se prevén en 1.076.466 Tn.:

$$4.114.144 - 1.076.466 = 3.037.678 \text{ Tn/a.}$$

que coincidirán con las susceptibles de ocupar superficie cubierta o descubierta si se descuentan los graneles sólidos (cemento) descargados en instalación especial:

$$3.037.678 - 155.000 = 2.882.678 \text{ Tn/a.}$$

Si de estas mercancías descontáramos las taras (tomadas del Estado 4.3.7. de 1995 y mayoradas para 2004) resultarán las susceptibles de ocupar almacén o tinglado; sea para custodia, sea para consolidación de cargas o grupaje:

$$2.882.678 - 1,0096 \cdot 826.834 = 2.882.678 - 1,0898 \cdot 826.834 = 1.981.600 \text{ Tn/a.}$$

Estas previsiones se adoptarán para calcular los índices generales (Epígrafe 1.4.1.4.); para la estricta comprobación de la capacidad de terminales (Epígrafe 1.4.2.) se adoptará la

previsión mayorada por un coeficiente de estacionalidad de 1,19 resultante de comparar al mes punta (junio) con el mes medio según cuadro adjunto al Epígrafe 1.4.3:

$$\frac{\text{mes punta (junio)}}{\text{mes medio}} = \frac{361.319 \text{ Tn}}{303.085 \text{ Tn}} = 1,1921$$

1.4.1.2.- Buques.-

Aplicando la misma metodología resulta para 2.004 el número total de buques y de su T.R.G. con el coeficiente para 2.003 de:

$$n^{\circ} \left(\frac{3.480}{3.331} \right)^{\frac{1}{8}} = 1,0055 \quad \text{TRG} \left(\frac{28.188.000}{18.305.000} \right)^{\frac{1}{8}} = 1,0291$$

<u>AÑO</u>	<u>1995</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>
Nº	3.331	3.480	3.499
TRG (10 ³)	22.404.359	28.188.000	29.008.919
TRB (10 ³) (estimada)	14.549.218	18.305.000	18.838.096

donde se ha supuesto que se mantiene la misma relación TRG a TRB de 1995.

1.4.1.3.- Pasajeros.-

Se adopta la previsión no contrastada en pasajeros para 2003 con una estabilización a la baja en los 495.700 pax/año que operan con sus vehículos en los Terminales P.6. y P.5. (eventualmente), todo ello sin incluir los cruceros turísticos que en 1995 han representado 167.458 pasajeros.

Considerando correcto el standard de Palma, donde durante el año 1976 hubo 1.161.165 pasajeros (máximo histórico), que corresponde a unos 0,006 m²/pax (entiéndase superficie directa o indirectamente destinada al pasajero, no a la mercancía) al computar las antiguas cinco estaciones marítimas un total de 6.725 m² útiles contando plantas de pisos, la superficie necesaria para 495.700 pax/año sería de:

$$0,006 \cdot 495.700 = 2.974 \text{ m}^2$$

El tráfico de Palma se estabiliza en cifra próxima al 45% de 1976 lo que supone un indicador de superficie real de:

$$0,006 : 0,45 = 0,013 \text{ m}^2/\text{pax.año}$$

y como las estaciones marítimas también se usan por los cruceros turísticos cuyos pasajeros van en aumento, con una previsión para 2004 cifrable en 200.000 pax/año, la superficie necesaria en el año 2004 sería de:

$$0,013 (495.700 + 200.000) = 9.044 \text{ m}^2$$

lo que, habida cuenta de los dos o más pisos de las actuales E.M.1., E.M.2. y E.M.3., permite considerar suficiente el espacio actual prescindiendo de la E.M.5. del Dique del Oeste y sin perjuicio de una reestructuración de las E.M.2. y E.M.3. en una sola E.M. futura.

1.4.1.4.- Comparación con índices generales.-

Por último se considera de interés comparar los previsibles índices del puerto en 2004 con los que nos han servido de pauta 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 1996 y 2004 serán:

Descripción	Actual 1.996	Prevista 2.004
Longitud efectiva de los muelles mercantes (con mercancía)	2.145 ml.	3.265 ml.
Superficie total en tierra (2.1.7. Zonas I y II) sin z.m.t. (1)	961.342 m ²	1.012.440 m ²
Superficie de depósito de mercancías descubierto. (2)	94.510 m ²	126.110 m ²
Superficie de depósito de mercancía cubierto.	16.207 m ²	16.230 m ²
Superficie afecta a operaciones (Zona 2.1.7.I).	470.202 m ²	531.562 m ²
Superficie de secadero de redes.	6.855 m ²	4.500 m ²
Superficie de la Zona I de las aguas del puerto. (3)	237,65 Ha.	231,68 Ha
Superficie de la Zona II de las aguas del puerto.	14.904 Ha.	2.464,52 Ha

(1) En 1996 se descuentan de un total de 961.342 m² 20.682 m². entre los incluidos en playa y ribazos; en 2004 se restan del total de 1.074.720 m². los 62.280 de playa y z.m.t. incluidos en la zona de protección y defensa.

(2) Con arreglo a la actual distribución funcional.

(3) Incluye el Portitxol y Caló de'n Rigo

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

Tipo de mercancía	Total de cualquier tipo (Tn.)	Que ocupen muelle (Tn.).	General ro-ro, lo-lo y cont. (Tn.)
Epígrafe Memorias	4.3.3.3.	4.3.3.3. correg	4.3.3.3. correg.
Año 1.995 (.)	3.689.068	2.563.485	1.472.262
Año 2.004	4.114.144	2.882.678	1.981.600
Índices:	$I_{g1} I_{g7}$	$I_{g6} I_{g7}'$	I_{g12}
Incluye:	Todos los tráficos	Merc.general susceptible de depósito.	Merc.general susceptible de almacenamiento.

(.) Sin el agua.

$$I_{g1} = \frac{\text{Tn. mercancía año (4.33.3)}}{\text{T. Arqueo de buques al año (4.2.1.3.)}} = \frac{4.114.144}{18.838.096} = 0,21839 \text{ Tn / TRB}$$

$$I_{g3}^c = \frac{\text{Tn. mercancía movidas por carretera (4.9. carret)}}{\text{Tn totales año (4.3.3.3)}} = \frac{3.037.678}{4.114.144} = 0,73835 \text{ ad}$$

$$I_{g6} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{ml. de muelles comerciales (2.3.2 correg)}} = \frac{2.882.678}{2.975} = 968,64 \text{ Tn / ml. año}$$

$$I_{g7} = \frac{\text{Tn. cargadas y descargadas (4.3.3.3)}}{\text{superficie total de tierra (2.1.7 I + II) m}^2} = \frac{4.114.144}{1.002.940} = 4,1021 \text{ Tn / m}^2 \text{ y año}$$

$$I_{g7}' = \frac{\text{Tn. totales cargadas y descargadas (4.3.3.3 correg)}}{\text{superficie de operacion (2.1.7 I.1)(..)}}$$

$$I_{g8} = \frac{\text{superficie de agua Zona I (2.1.6.1)Ha.}}{\text{superficie de tierra total (2.1.7)Ha.}} = \frac{231,68}{100,294} = 2,310 \text{ ad}$$

$$I_{g12} = \frac{\text{Tn. mercancía general (4.3.3.3. correg (.))}}{\text{superf., tinglados y almacenes (2.4.1. cub y cerrad.)(..)}}$$

$$I_{g14} = \frac{\text{superficie de depósitos (2.4.1)(..) m}^2}{\text{superficie total (2.1.7 I + II) m}^2} \times 100 = \frac{170.669}{1.002.940} \times 100 = 17,01 \%$$

$$I_{g18} = \frac{\text{superf. horiz de secadero de redes (2.5.6) m}^2}{\text{capturas de pescado anuales (4.6.)Tn.}} = \frac{4.500}{2.000} = 2,50 \text{ m}^2 / \text{Tn y año}$$

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.

(..) Superficies consideradas en 1995 corregidas con las nuevas terminales, al objeto de poder comparar los índices (sin recoger la mas reciente distribución funcional).

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:

COMPARACION DE LOS ÍNDICES DEL PUERTO CON LOS DE PUERTOS ESPAÑOLES

SIGLA	INDICE DEL PUERTO		PUERTOS ESPAÑOLES				BALEARES (1993)
			MEDIA ARITMÉTICA	MEDIA GLOBAL	ÍNDICE NORMAL		
	1995	2004			DE	A	
I _{g1}	0,2536	0,2184	0,689	0,545	0,400	1,156	0,212
I _{g3} ^c	0,7367	0,7384	0,579	0,396	0,286	0,800	0,788
I _{g6}	1.195,11	968,64	992,7	923,9	537,50	900,0	735,0
I _{g7}	3,8374	4,1021	5,824	4,112	2,420	7,600	4,092
I _{g7} '	5,4520	5,4230	4,317	3,247	2,600	4,350	3,651
I _{g8}	2,4721	2,3100	9,730	3,251	0,894	2,117	3,418
I _{g12}	90,841	104,25	110,0	65,65	35,83	63,34	143,0
I _{g14}	14,279	17,01	26,75	21,93	17,17	33,83	12,60
I _{g18}	3,6117	2,5000	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 en el año 1995, y la que ha sido prevista para el año 2004, 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 1993, que se recogen íntegros en el Anexo nº 9, cabe realizar los siguientes comentarios:

El índice I_{g1} muestra como se acentúa el carácter de puerto de escala del Puerto de Palma pues aun desciende su bajo valor relativo por debajo de la mitad del umbral del índice normal, similar al de 1993 del de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares; ello se desprende de la previsión de un mayor arqueo en parte ocasionado por la visita de cruceros turísticos que durante los últimos años ha ido en auge y que, con la terminación de nuevas infraestructuras (Prolongación del Muelle de Poniente), que permitirán el atraque, habrá de crecer a no dudar.

El índice I_{g3} experimenta un ligero aumento algo por debajo del medio de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares y del límite superior del índice normal; ello se debe, principalmente y al crecimiento previsto del tráfico de mercancía general, todo él evacuado fundamentalmente por carretera, en proporción similar.

El índice I_{g6} experimenta una notable disminución acusando el aumento de longitud de los muelles dedicados al tráfico mercantil; aun así es superior al de la media de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares y al límite superior de la banda del índice normal de los puertos españoles. Se atenúa la actual situación de separación del índice.

El índice I_{g7} varía al alza encontrándose francamente por encima del umbral del índice normal de los puertos españoles y notoriamente similar al medio de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares; explican este particular tanto la relativamente alta superficie destinada a las embarcaciones de recreo en la generalidad del puerto como el relativo aumento proporcional de las zonas operativas en relación con la superficie pues las restantes zonas prácticamente se mantienen igual.

El índice I'_{g7} experimenta una ligera disminución en relación con el actual lo que implica una menor ocupación; ya ha sido expresado, al comentar en el parágrafo 1.3. la naturaleza del tráfico del Puerto de Palma, que la rápida evacuación de la mercancía de los muelles da lugar a índices notoriamente altos de esta naturaleza; el resultante del orden de vez y media del medio de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares de 1993 se debe a reajuste y puesta al día de datos de la Memoria y el valor del doble del ya que pudiera considerarse normal en los puertos españoles a la manifiesta rapidez de operaciones; esta circunstancia pone de manifiesto que la superficie dedicada a operaciones mercantiles, tanto en la actualidad como en el futuro, es notoriamente inferior, a la vista de la cuantía del tráfico de mercancías, del que en la generalidad de los puertos españoles se dedica a este uso portuario.

El índice I_{g8} muestra como la futura configuración del puerto disminuye la superficie de agua en relación con la de tierra; el indicador resultante se aleja algo del de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares, perturbado por Mahón, y entra, por el contrario, en la parte superior de la banda de los índices normales de los puertos españoles lo que, habida cuenta de la dificultad de mantener servicios de remolcadores dadas las condiciones del tráfico, parece conveniente.

El índice I_{g12} experimenta un apreciable aumento, pasando a ser del orden del 20% mayor comparado con el actual; sigue siendo inferior al histórico del de los de los puertos de

la Autoridad Portuaria de Baleares y dos veces el del límite superior del índice normal de los puertos españoles; como ya se ha explicado al tratar en el párrafo 1.3. de la situación actual, la naturaleza del tráfico del Puerto de Palma en que la mercancía se despacha con gran rapidez y tiene escasa detención en el puerto, así como la ausencia de grupaje o consolidación de cargas en muelle, hace que la necesidad de tinglados y almacenes sea mínima y que, por consiguiente, pueda aceptarse la previsión aún cuando se aparte notoriamente de la que es habitual en el resto de los puertos españoles.

El índice I_{g14} experimenta un cierto aumento, algo por encima del medio del de los puertos de la Autoridad Portuaria de Baleares; es notoriamente más bajo que el de los puertos españoles, siendo tan solo del orden de la mitad del límite superior e igual al inferior, pero también se entiende aceptable dada la rapidez del despacho del tráfico y de la recepción y entrega de la mercancía sobre muelle.

El índice I_{g18} permanece de hecho invariable ya que tanto las previsiones de capturas de pescado como de superficies dedicadas a secadero de redes no implican alteración sustancial. Numéricamente, sin embargo aparece una notable disminución debida al hecho de no considerar la superficie del antiguo secadero del Jonquet (Sto. Domingo de la Calzada) hace años inoperante, aunque su superficie se haya venido consignando, y hoy inutilizable a este fin a causa del intenso tráfico del Paseo Marítimo que le separa de los muelles. Cabe indicar las mismas cautelas que ya se han expresado al analizar la situación actual en el párrafo 1.3. derivadas de la relativamente escasa fiabilidad de este indicador y de las peculiares circunstancias que concurren en los secaderos de redes de Baleares y de Palma en particular, de que las superficies no solamente se dedican a este cometido sino a depósitos de útiles, enseres, cajas y otros efectos que, aunque relacionados con la pesca, no son redes o artes propiamente dichas.

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

Según se ha expuesto se aplicará el Método empírico con los índices recogidos en los Anexos reseñados concordantes por mas con los valores de rendimiento definidos para el Puerto de Palma en el Libro Blanco de los Puertos de 1982 aplicados en el estudio del Plan Especial.

1.4.2.1.- Características de terminales.-

Operando en Palma 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, sin que la actividad disminuya en verano por exigencias turísticas; antes bien aumenta, circunstancia a tener en cuenta a través del coeficiente de estacionalidad.

Excepcionalmente persiste en Palma para mercancía general el tráfico de buques convencionales con clara tendencia a prácticamente extinguirse y permanecer solo los transbordadores, tramp-graneleros y portacontenedores. 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:

Terminal:	P-1	P-2	P-3	P-4	P-5	P-6	P-7	P-8	P-9	P-10	P-11	P-12	P-13
Calado o sonda sobre banqueta (m.)	6,5	6,5	8,0	10,0	7,0	12,0	12,0	12,0	14,0	14,0	12,0	12,0	14,0
Atraques equivalentes (nº)	2	2	2	2	2	3	1	2	4	2	2	1	1
Ciclos/año ocupación superficie (nº)	40	91	91	91	30	182	30/26	91	120	40	15	15	20
Superficie depósito descubierta (m ²)	19.320	16.520	15.390	12.700	8.630	7.680	4.610	9.660	20.000	11.600	--	--	--
Superficie depósito cubierta (m ²)	--	1.500	930	--	--	1.250	9.750	--	--	2.800	--	--	--
Frente zona de depósito (m.)	265	310	250	235	265	585	120	350	600	200	120	260	200
Línea de atraque sin tacones (m)	220	260	250	235	245	515	120	240	600	200	120	260	70
Tipo de tráfico	Regular contene- dores	Regular ro-ro	Regular lateral	Regular ro-ro	Mixto	Mixto ro-ro pasajeros	Mixto lo-lo graneles	Ro-ro	Ro-ro	Lo-lo Contene- dores.	Instalac. especial	Instalac. especial	Instalac. especial

1.4.2.2.- Porcentaje de unidades vacías y carga media.-

Teniendo en cuenta que las cifras estadísticas de tráfico engloban las taras como mercancía (y, por ende, en puridad no habría unidades vacías pues, cuando menos, cada unidad pesaría su propia tara) se han estimado unas unidades vacías virtuales tales que las taras cuentan como carga de las no vacías. Resulta así del Estado 4.3.7. recogido en el Anexo nº 2 para 1995:

<u>Clase</u>	<u>Cargado</u> <u>Tn.</u>	<u>Descargado</u> <u>Tn.</u>
Mercancía total	758.336	6.792.732
Granel líquido	- 63	- 977.495
Cemento	108.002	46.005
Cereales	3.630	147.666
Otra mercancía	- 16.885	- 49.945
Automóviles	--	--
Mercancía de Cómputo	566.304	1.281.497

Se admite que el número de unidades descargadas es igual al de cargadas (llenas + vacías).

$$\text{Relación } \mu = \frac{566.304}{1.281.497} = 0,44 \quad \text{Coeficiente } C_0 = \frac{1 + 0,44}{2} = 0,72$$

que es el tanto por uno o coeficiente reductor a aplicar (Anexo nº 4).

Para determinar la carga media virtual (recoge las taras) se estimará que todas las unidades descargadas van llenas y que su media es la de la totalidad, incluyendo las cargadas. De la estadística de taras descargadas y del peso medio de 2,2 Tn./contenedor de 1 TEU y 3,5 Tn/remolque resulta:

$$\text{Nº de unidades descargadas : } \frac{100.843}{2,2} + \frac{418.420}{3,5} = 45.838 + 119.549 = 165.387 \text{ U.}$$

luego la carga media (incluida tara) se deducirá del Estado 4.3.7., restando graneles y convencional:

$$34.594 + 46.561 + 22.034 + 25.408 + 206.585 - 46.005 + 619.723 - 147.666 + 4.290.124 - 37.203 - 13.439 + 569.208 - 49.945 - 3.862.000 \text{ (agua)} = 1.658.979 \text{ Tn.}$$

$$\frac{1.658.979}{165.387} = 10,03 \text{ Tn / U}$$

Tomando 10 Tn/U.

1.4.2.3.- Tomas y tanques.-

TOMAS EN TERMINAL.-

Caudales Medios	M3/H	
Kerosenos	420	430
GNAS	450	470
GOS	450	470
FUEL	360	380

TANQUES DE ALMACENAMIENTO.-

SON BANYA	M³	
KEROSENO	52.600	4 Tanques
GNAS 97	21.800	2 Tanques
GNA 95	6.774	2 Tanques
GNA 98	3.384	1 Tanque
TOTAL GNAS	31.958	
GOC	6.981	2 Tanques
GOA	23.036	2 Tanques
TOTAL GOS	30.017	
CONTAMIN.	1.549	
TOTAL PTOS.	116.124	
PORTO - PI	M³	
FUEL	12.351	M ³
GOS	2.557	M ³
CONTAMIN.	424	M ³
TOTAL	15.332	

Para el cálculo sintético se adoptarán para las tomas la media ponderada mínima entre gasolinas, gasóleos y fuel y para capacidad de tanques la total sin contaminados. Datos de tráfico procedentes del Estado 4.3.7. de la Memoria de 1995.

$$\frac{450 (231.607 + 531.469) + 360 \cdot 208.500}{231.607 + 531.469 + 208.500} = \frac{418.444.200}{971.576} = 430 \text{ m}^3/\text{h}.$$

adoptando un valor medio de 370 Tn./h.

Tanques:

$$52.600 + 31.958 + 30.017 + 12.351 + 2.557 = 129.483 \text{ m}^3$$

adoptando un valor medio de 110.000 Tn.

Nafta.-

Capacidad de toma de nafta (del Atlas de Terminales): 180 Tn/h.
Capacidad de depósitos de nafta (id. id.): 1800 Tn.

Cemento.-

Capacidad de toma de Cemenland (extremo) (del Atlas de Terminales): 118 Tn/h.
Capacidad de silos (id. id.): 4.017 Tn.

Capacidad de toma de Cementos del Mar (interior) (Atlas de terminales): 200 Tn/h.
Capacidad de silos (id. id.): 3.800 Tn.

Cereales.-

Capacidad de la i. e. (en desuso) (del Atlas de terminales): 100 Tn/h.
Capacidad de silos (del Atlas de Terminales): 5.900 Tn.

1.4.2.4.- Distribución de mercancía general en primera aproximación.-

Se hará admitiendo:

- 1°.- Que las terminales mixtas de pasaje y carga equivalen a otra virtual de longitud mitad.
- 2°.- Que la distribución es proporcional al frente de terminal con el espejo de agua (y no a la longitud estricta de línea de atraque).

Resulta así una longitud de distribución:

$265 (P-1) + 310 (P-2) + 250 (P-3) + 235 (P-4) + 132 (P-5) + 292 (P-6) + 120 (P-7) + 350 (P-8) + 600 (P-9) + 200 (P-10) = 2.754 \text{ m.}$

y las 2.882.678 Tn. previstas para 2004 se distribuirían:

P.1	Carga	$\frac{265}{2.754} = 0,09$	259.441 Tn.
P.2	Carga	$\frac{310}{2.754} = 0,11$	317.095 "
P.3	Carga	$\frac{250}{2.754} = 0,09$	259.441 "
P.4	Carga	$\frac{235}{2.754} = 0,09$	259.441 "
P.5	Pasaje y carga	$\frac{132}{2.754} = 0,05$	144.134 "
P.6	Pasaje y carga	$\frac{292}{2.754} = 0,11$	317.095 "
P.7	Carga	$\frac{120}{2.754} = 0,04$	115.307 "
P.8	Carga	$\frac{350}{2.754} = 0,13$	374.748 "
P.9	Carga	$\frac{600}{2.754} = 0,22$	634.189 "
P.10	Carga	$\frac{200}{2.754} = 0,07$	<u>201.187</u> "
TOTAL		$\frac{2.754}{2.754} = \mathbf{1,00}$	2.882.678 Tn.

Y, adoptadas estas hipótesis de principio, se pasa a calcular, por medio de las diferentes fichas de aplicación del método expuesto en el Anexo nº 4, que al final se adjuntan, la capacidad de las diferentes terminales para su ulterior comparación en el correspondiente cuadro con la que deben atender según el tráfico previsto en 2004.

Los terminales P.5. y P.6. tienen una pérdida de capacidad por tener que atender a los buques de pasajeros; ello se ha tenido en cuenta adoptando para las fases I y II un indicador que corresponde.

La significación de las siglas e índices que aparecen en las fichas se halla en la exposición general del método contenida en el Anexo nº 4.

1.4.3.- CUADRO COMPARATIVO.-

Se acompaña cuadro comparativo donde se contemplan las capacidades con estructura de tráfico considerada para los Terminales P.7. y P.12. Se adopta como válida la comparación del cuadro por cuanto, aun cuando en principio las capacidades para mercancía general de los terminales P.7 y P.8. son inferiores a las estimadas en función solo del frente de terminal, este déficit se compensa con creces en los restantes.

En dicho cuadro se recoge, por una parte y en la primera columna, las previsiones del 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.

Se acompaña también cuadro de distribución mensual de tráfico en Palma en 1996 (sin agua) admitiendo para el 4º trimestre un tráfico igual al primero a los efectos de determinar el coeficiente de mayoración para punta del mes de máximo tráfico sobre el de mes medio, que resulta ser de 1,19.

Aunque escasamente significativo el terminal P.13. ya que la capacidad de las instalaciones de descarga depende esencialmente de la capacidad de tanques o depósitos, también se ha expuesto un coeficiente resultante de comparar el tráfico de combustibles previsto para el año 2004 con la capacidad prevista para dicho año. Ahora bien, la eslora de los buques que atracan supera la longitud de la T del pantalán pudiendo alcanzar los 200 m.; de ahí la observación del cuadro.

Para el terminal P.1. se han contemplado dos supuestos: 1º) que toda la línea de atraque de 220 m. se dediquen a dos buques con tráfico lo-lo; y 2º) que el terminal se descomponga en dos : el P.1. a) con 20 m. de ocupación de un tacón ro-ro en el ángulo con el Espigón Exterior (en cuyo muelle atracaría el buque) y 5.620 m² de superficie, y el P.1. b) con el resto de 200 m. de muelle y 19.320 m² de superficie que continuaría siendo terminal lo-lo.

De las fichas resultan las siguientes capacidades anuales:

Terminal P.1. única	306.662 Tn/año
Terminal P.1.a) + P.1. b)	126.720 + 278.784 = 405.504 Tn/año

Como se quiere poder optar por cualquiera de las dos posibilidades para el cómputo total de capacidad del puerto se contará solo con la terminal única P.1. que implica 98.842 Tn./año menos.

1.4.4.- COMENTARIOS.-

De la observación del Cuadro de comparación de previsiones con capacidades de tráfico que corresponde a la estructura de tráfico prevista para los Terminales P.7. y P.12, cabe hacer los siguientes comentarios.

La capacidad que en el año 2004 existirá según las previsiones de infraestructura contempladas en el Plan Especial y el presente Plan de Utilización de los espacios portuarios para la mercancía general que se transporte en líneas regulares por medio de transbordadores (operación roll-on/roll-off) será mas que suficiente para el tráfico medio mensual del año, que ocupará el 87,2% del tiempo de las terminales; si se tiene en cuenta el mes de máximo tráfico que según datos de 1996 corresponde a julio, con un aumento sobre el tráfico medio global del 19,21%, faltaría un 4% de capacidad; como tanto el método empírico como los sistemas empleados permiten admitir esta ligera diferencia se admite como suficiente la capacidad prevista.

En cuanto a la mercancía general operada por medio de contenedores, los terminales previstos permiten atender en cómputo medio mensual el tráfico de las previsiones ocupando

éste el 96% de la capacidad de terminales; si se tiene en cuenta la punta de tráfico correspondiente al máximo mes, con el 19,21% de aumento, habría un déficit del 14,4%. Ahora bien dado que este tipo de tráfico tiende a disminuir y, por otra parte, tanto la tecnología de los buques como de utillaje permiten esperar mejoras tecnológicas que permitan un aumento de rendimientos superior a este porcentaje, también se admite como válida la infraestructura prevista.

En lo tocante a la mercancía general que opera en buques convencionales, con clara tendencia a disminuir en los últimos tiempos, pero que habrá de estabilizarse sin duda en unos mínimos, la capacidad resulta más que suficiente a pesar de la relativamente modestia de este tipo de tráfico de mercancías, siendo del orden del doble de la necesaria; este exceso de capacidad, especialmente teniendo en cuenta que el terminal de T.5. también se destina a determinados tráficos de cruceros turísticos, no resulta en absoluto inconveniente por cuanto el tráfico de dichos cruceros tiende a aumentar y posiblemente en el futuro no se podrá disponer de este terminal T.5. para esta carga general de buque convencional en las condiciones de hipótesis adoptadas sino que habrá de disminuir.

Las instalaciones especiales para cemento vienen prácticamente limitadas por las actualmente existentes y su capacidad es más que suficiente para el tráfico medio mensual que no alcanza más que el 89,4% de las posibilidades; si se admite que en el mes punta el porcentaje de aumento es similar al antes reseñado para mercancía general, se produciría un déficit en julio del 6,6% perfectamente admisible dadas las condiciones de aproximación de las hipótesis adoptadas.

El tráfico de cereales se ha venido estableciendo durante los últimos años por medio de graneleros que se descargan con grúas y cucharas; tanto si se adopta un tráfico medio mensual como otro mayorado con el porcentaje antes ya reseñado, resulta que dichos tráficos solo requieren el 77,10% de la capacidad o 91,9% según la hipótesis, cifras, ambas, perfectamente admisibles.

El tráfico de combustibles se desarrolla en una concesión administrativa ubicada en la tercera alineación del Dique del Oeste que constituye la terminal P.13.; según el tipo de buque que se adopte para el Estudio puede resultar un déficit o un superávit; en el cuadro se especifican los resultados de cada uno de los casos y, producida una eventual falta de capacidad, resulta fácilmente subsanable modificando la línea de atraque del pantalán de la concesión que puede llegar a prestar servicio a buques de 200 m. de eslora; en este último evento no existiría déficit alguno ya que en los tráficos previstos solo serían el 65,7% de la capacidad de terminal en tráfico medio mensual y el 78,3% en cómputo de mes máximo.

Por último, por lo que se refiere a las naftas que se utilizan para la producción del gas ciudad, de persistir los tráficos con la previsión adoptada, solo supondrían el 65,7% de la capacidad de cómputo medio mensual y el 78,3% en un hipotético mes punta con el mismo porcentaje de aumento del 19,21% anteriormente adoptado.

En lo que concierne a la comparación de previsiones con capacidades de viales de evacuación que también figura en el cuadro, se han contemplado los tres principales accesos para tráfico mercantil, a saber: el de los denominados Muelles Comerciales que corresponden a las antiguas dársenas dotados hoy con cuatro carriles dos en cada uno de los desdoblamientos de la calzada; el de los Muelles de Poniente, donde radica el principal tráfico de pasajeros y, por último, el del Dique del Oeste que recoge también el tráfico del Muelle de Ribera en San Carlos.

En el primer caso de M. Comerciales resulta un coeficiente en hora punta del 15,89% que permite una amplia seguridad ante la previsión de congestiones de tráfico, aun en caso de que se establecieran serios controles tanto en la cabina de acceso a la zona acotada como en la correspondiente al recinto aduanero. Se contempla este coeficiente en la verja de recinto acotado y no en la intersección con la autovía donde el tráfico es mucho mayor por recoger multitud de vehículos, en parte ajenos al quehacer portuario, que tienen como origen o destino diversos establecimientos ubicados en el Muelle Viejo y Contramuelle Mollet.

El acceso a los Muelles de Poniente, también en el mismo supuesto de ausencia de controles en el recinto acotado, alcanza una saturación del 26,59% que permite igual hipótesis optimista; ahora bien debe hacerse observar que tanto la ausencia del cómputo de los cruceros turísticos -que constituyen un terminal independiente no recogido en la tabla- como las ampliaciones que vienen realizándose para nuevos servicios para este tipo de tráfico, habrán de disminuir este margen de seguridad y sin duda aumentar este coeficiente.

Por último el acceso al Dique del Oeste, con la aportación del tráfico de los nuevos terminales podría también considerarse suficiente, ya que el tráfico en día punta del mes supondrá el 38,51% de la capacidad del vial; también en el supuesto de que permanezca la práctica ausencia de control que existe en la actualidad.

Las cifras de capacidad que se recogen en este cuadro proceden del doble del consignado del terminal P.1 para el vial de los Muelles Comerciales para tener en cuenta los cuatro carriles, y los consignados en el terminal de P.5. en los Muelles de Poniente y P.7. en el Dique del Oeste.

El tráfico total por carretera que se ha considerado para comparar con la capacidad anual corresponde al que permiten las terminales según las capacidades calculadas para éstas y que se recoge para cada una en el cuadro anterior.

Ahora bien, considerando que el actual acceso al Dique del Oeste tiene 12 m. de calzada cifra que no se adapta a una posible distribución habitual con un aparcamiento en cordón ya que en tal supuesto resulta excesiva por lo que conviene prever su modificación manteniendo el ancho de aceras, con un ligero aumento de la que discurre del lado del mar (especialmente frente al acuartelamiento de la Guardia del Rey) de tal suerte que si se disponen dos carriles de 3,50 m. de entrada y otros tantos para la salida, el déficit del ancho de la calzada se cifra en 4,50 m; para ganar estos 4,50 m. se prevé la ocupación en parte de parcelas sobrantes y de C.L.H. en el arranque junto a la rotonda y el resto tomados del lado de tierra, en la parcela actualmente afecta al Ministerio de Defensa a lo largo de la acera interior. De este modo se producen una sustancial mejora del vial y, en el caso de establecimiento de controles en el acceso a las zonas operativas, en el arranque del Dique del Oeste, aun cuando la capacidad calculada con la actual solución resulta suficiente, este ensanchamiento habrá de permitir hacer una distinción de vínculos de tal suerte que los de carga puedan circular por un carril y los ligeros por el otro, con controles mas livianos.

1.4.5.- COMPROBACIÓN CON ÁBACOS DE LA UNCTAD.-

Las hipótesis adoptadas y los resultados obtenidos en las fichas al final anexas, se contrastarán aplicando algunos de los ábacos del 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 modelos de estos ábacos se recoge en el Anexo nº 6 de la

presente Memoria y su aplicación en algunos casos se recoge anexa al final de este párrafo tras las fichas.

1.4.5.1.- Datos necesarios para la aplicación.-

Para hallar el movimiento n de vehículos por año se parte de:

n = número de vehículos o remolques por año cargados y descargados.

d = número de vehículos o remolques descargados todos llenos.

c_1 = número de vehículos o remolques llenos cargados.

c_2 = número de vehículos o remolques vacíos cargados.

r = coeficiente de desequilibrio = $\frac{c_1}{d} = 0,44$ según ya se ha visto.

T = Toneladas de capacidad en Fase IV de la terminal considerada.

Si la carga media (incluida tara) es de 10 Tn.:

$$n = 2 d$$

$$(d + c_1) 10 = T$$

$$c_1 = rd$$

$$c_1 + c_2 = d$$

$$n = \frac{T}{(1 + r) 5} = 0,139 T$$

COMPARACION DE SUPERFICIES DE DEPOSITO

TERMINAL:	P.1	P.2	P.3	P.4	P.5	P.6	P.7	P.8	P.9	P.10
T.- Capacidad Fase IV (Tn/a)	472.954	428.009	391.842	312.039	258.900	300.445	313.800	237.346	648.000	472.954
n (n° de unidades)	65.740	59.493	54.466	43.373	35.987	41.762	43.618	32.991	90.072	65.741
Superficie s/ábacos UNCTAD (m ²)	21.000	18.000	15.000	11.000	--	8.000	14.000	8.400	21.000	15.000
Superficie base cálculo Fase IV (m ²)	19.320	18.020	16.320	12.700	8.630	8.930	14.360	9.660	20.000	14.000

1.4.5.2.- Aplicación.-

Terminal P.1. (Lo-Lo).-

Se aplica el "Diagrama de planificación para la superficie de estación de contenedores" (Gráfico 24). Partiendo del total anual de 472.954 Tn. de Fase IV y del mismo coeficiente de desequilibrio e igualdad de carga unitaria por T.E.U. se llega a la capacidad de 65.740 unidades anuales que permiten la entrada en el diagrama para llegar a la necesidad de tener 21.000 m² de superficie de almacenamiento para la capacidad anual prevista, poniéndose de manifiesto que la superficie es algo escasa, aunque la diferencia es absorbible variando el coeficiente de acceso o el margen de seguridad supuestos.

Terminal P.1 (Lo-Lo).-

Según el "Diagrama de planificación para la determinación de los días de puestos de atraque" para terminal de contenedores y partiendo de la hipótesis de la producción de números de horas de trabajo normales en las 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 250 (Gráfico 26) al año lo que concuerda relativamente bien con la hipótesis adoptada de algo menos de un buque diario en los dos atraques y del tiempo medio de permanencia en el puesto de atraque de unas 6 horas.

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

Terminal P.2. (Ro-Ro).-

Se aplica el "Diagrama de planificación para terminales ro-ro: zona de almacenamiento de vehículos" (Gráfico 36) a escala 1:2. Se parte del coeficiente 0,44 que tiene en cuenta los vehículos vacíos, de la carga virtual unitaria de 10 Tn. por T.E.U. en los llenos y del total de 428.009 Tn. de capacidad anuales en Fase IV; ello arroja un total de vehículos de 59.493 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 cálculo con ficha precedente, llegamos a la conclusión de que se precisan 18.000 m².

Como quiera que la superficie prevista para la terminal es de 18.020 m² se aprecia lo aceptable de la capacidad admitida.

Terminal P.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" (Gráfico 36) ya utilizado anteriormente a escala 1/2. Con las mismas hipótesis de desequilibrio $r = 0,44$ de 10 Tn. de carga útil por remolque, y de una necesidad de obtener 391.842 Tn. anuales en Fase IV se llega a la cifra de 54.466 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 P.2., se alcanza la cifra de 15.000 m² inferior, pero similar, a la que ha sido adoptada de 16.320 m².

Cabe dar por válida, pues, la capacidad admitida.

Terminal P.4. (Ro-Ro).-

Se aplica el "Diagrama de planificación para terminales ro-ro: zona de almacenamiento de vehículos" (Gráfico 36) a escala 1:2. Se parte del coeficiente 0,44 que tiene en cuenta los vehículos vacíos de la carga virtual unitaria de 10 Tn. por T.E.U. en los llenos y del total de 312.039 Tn. de capacidad anuales en Fase IV; ello arroja un total de vehículos de 43.373 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 cálculo con ficha precedente, llegamos a la conclusión de que se precisan 11.000 m² .

Como quiera que la superficie prevista para la terminal es de 12.700 m² se aprecia lo aceptable de la capacidad admitida, que, en todo caso, no supone un exagerado exceso.

Terminal P.6.- (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" (Gráfico 36) ya utilizado anteriormente a escala 1/2. Con las mismas hipótesis de desequilibrio $r = 0,44$ de 10 Tn. de carga útil por remolque, y de una necesidad de obtener 300.445 Tn. anuales en Fase IV se llega a la cifra de 45.762 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 P.2. se alcanza la cifra de 8.000 m² inferior pero similar a la que ha sido adoptada de 8.930 m² .

Cabe dar por válida, pues, la capacidad admitida.

Terminal P.7. (Lo-Lo).-

Se aplica el "Diagrama de planificación para superficie de la estación de contenedores" (Gráfico 24) como en el caso anterior de P.1. Partiendo del total anual de 313.800 Tn. de Fase IV y del mismo coeficiente de desequilibrio e igualdad de carga unitaria por T.E.U. se llega a la capacidad de 43.618 unidades anuales que permiten la entrada en el diagrama para, con iguales hipótesis que en el caso anterior, llegar a la necesidad de tener 14.000 m² de superficie de almacenamiento para la capacidad anual prevista, poniéndose de manifiesto que la superficie es prácticamente coincidente.

Terminal P.7. (Lo-Lo).-

Según el "Diagrama para la determinación de los días de puestos de atraque" (Gráfico 26) para terminal de contenedores y partiendo de la hipótesis de la producción de números de horas de trabajo normales en las manos de estibadores, que son de 6 en turno diario, y de la utilización de un buque medio no regular de 100 TEUs resulta una necesidad teórica de días de atraque de unos 20 al año lo que concuerda relativamente bien con la hipótesis adoptada de los anuales que en esta caso de tráfico no regular supone estar del lado de la seguridad pues lógicamente corresponderá un ciclo por barco.

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

Terminal P.7. (Graneles).-

Se aplica el "Diagrama de planificación (Gráfico 51): tiempo de permanencia en el puesto de atraque" en terminales de carga seca a granel. Se entiende que las "descargadoras" pueden ser las grúas de pórtico con cuchara o conjunto equivalente para la cifra. Entrando con las escalas de toneladas divididas por diez (los "miles" han de entenderse "cientos") se llega a un tiempo medio de permanencia en el puesto de atraque de 31 horas muy alejado por defecto del de la cuota de tiempo anual que corresponde al tráfico de cereales. La previsión es pues admisible.

Terminal P.8. (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" (Gráfico 36) ya utilizado anteriormente. Con las mismas hipótesis de desequilibrio $r = 0,44$, de 10 Tn. de carga útil por remolque, y de una necesidad de obtener 237.346 Tn. anuales en Fase IV se llega a la cifra de 32.991 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 8.400 m^2 inferior pero similar a la que ha sido adoptada de 9.660 m^2 .

Cabe dar por válida, pues, la capacidad admitida.

Terminal P.9. (Ro-Ro).-

Se aplica otra vez el "Diagrama de planificación para terminales ro-ro: zona de almacenamiento de vehículos" (Gráfico 36) como en el caso anterior. Partiendo de la capacidad total anual de 648.000 Tn. y del mismo coeficiente de desequilibrio e igualdad de carga unitaria por remolque, se llega a la producción de 90.072 unidades anuales que permiten la entrada en el diagrama a escala $1/3$ para, con iguales hipótesis que en el caso anterior, llegar a la necesidad de tener 21.000 m^2 de superficie de almacenamiento de vehículos para la capacidad anual prevista.

Como la superficie que se ha previsto es de 20.000 m^2 se entiende aceptable el resultado de capacidad adoptada dada la pequeña diferencia apreciada, que puede desaparecer con alguna ligera variación en los parámetros de paso supuestos en el diagrama.

Terminal P.10. (Lo-Lo).-

Se aplica el "Diagrama de planificación superficie de la estación de contenedores" (Gráfico 24) como en el caso anterior P.1. Partiendo del total anual de 472.954 Tn. de Fase IV y del mismo coeficiente de desequilibrio e igualdad de carga unitaria por T.E.U. se llega a la capacidad necesaria de 65.741 unidades anuales que permiten la entrada en el diagrama para, con iguales hipótesis que en el caso anterior, llegar a la necesidad de tener 15.000 m^2 de superficie de almacenamiento para la capacidad anual prevista, poniéndose de manifiesto que la superficie es ligeramente escasa comparada con los 14.000 m^2 dispuestos.

La superficie que se ha previsto se entiende aceptable, no obstante el resultado de capacidad adoptada, por cuanto con una mínima variación de los parámetros de paso en el diagrama puede desaparecer la diferencia.

Terminal P.10. (Lo-Lo).-

Según el "Diagrama para la determinación de los días de puestos de atraque" para tráfico de contenedores (Gráfico 26) y partiendo de la hipótesis de la producción de números de horas de trabajo normales en las manos de estibadores, que son de 6 en turno diario, y de la utilización por 500 buques medios de 100 TEUs resulta una necesidad de días de puesto de atraque de unos 240 al año lo que concuerda relativamente bien con la hipótesis adoptada de dos buques diarios en tráfico regular con un tiempo medio de operación de 6 horas, con un aceptable margen.

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

1.4.6.- JUSTIFICACIÓN DE LOS USOS.-

No resulta ocioso reproducir en el presente instrumento las justificaciones que contiene la Memoria del Proyecto de Plan Especial actualmente en curso de tramitación para justificar los diferentes usos que hoy día tienen los espacios portuarios, o aquellos otros que se pretenden implantar, en algunas de las actuales zonas; las cuales debidamente puestos al día se recogen en los Anexos 3º y 7º.

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 Anexo 4º 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 utilidades más perfiladas, especialmente en lo referente a las últimas infraestructuras creadas, se recogen en el Anexo 5º las utilidades 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 utilidades 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.

1.5.- 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.- PECULIARIDADES DEL TRÁFICO Y ACTIVIDADES.-

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

A esta circunstancia debe añadirse otra peculiaridad cual es la de tener de 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, tanto españolas como extranjeras.

Todo ello, además, genera un cúmulo de actividades simultáneas, incluíbles 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 sentido estricto, según vino siendo considerado tradicionalmente; en el Puerto de Palma ésta circunstancia se da con notable intensidad en los antiguos Muelle Viejo, Muelle Nuevo, Contramuelle Mollet y Muelles de ribera del Paseo Marítimo, que hoy día ya se dedican preponderantemente a actividades de tipo lúdico o vinculadas a las embarcaciones de recreo.

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, dependerá del crecimiento demográfico y de la afluencia de turistas, en suma del que pueda experimentar la industria turística, de gran relevancia en la Isla de Mallorca.

Por lo que se refiere al primero, puede estimarse, por los datos estadísticos de que se dispone, una cierta regularidad, 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 esta 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 con un mantenimiento 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 mas bien a ejecutar las previsiones del Plan Especial del puerto en que todo este crecimiento de tráfico se desplaza desde los tradicionales Muelles Comerciales y Muelles de Poniente incluyendo el que actualmente se produce en los Muelles de Paraires al Dique del Oeste; todo ello unido a una radical modernización de las estaciones marítimas transformando las que existen de antigua factura para establecer los nuevos modelos en que el embarque y desembarque se produce habitualmente concentrando servicios.

Especial mención merece el tráfico de cruceros turísticos, de creciente importancia y al que se reservan importantes infraestructuras en los Muelles de Poniente recientemente mejoradas; de este modo el tráfico de este tipo compartido en años anteriores entre estos Muelles y el Dique del Oeste se concentra en los primeros y satisfaciendo así una reiterada petición de los consignatarios al propio tiempo que se libera íntegramente el Dique del Oeste para construir nuevas terminales de mercancías.

En lo referente a las embarcaciones de recreo, con la existencia que reporta la tramitación por la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares del Plan Director de Puertos Deportivos, puede 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 de acuerdo con el Plan Especial. 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 han venido siguiendo hasta la fecha, y años ha, la Autoridad Portuaria de Baleares, con un masivo aprovechamiento de los surgideros y espacios de escaso calado, satisfaciendo así una intensa demanda social, pero, en todo caso, sin ampliar los ámbitos físicos de la zona portuaria, y consiguiendo en general, y de una manera muy estricta, los espacios en tierra necesarios a base de ganar terrenos a los espejos de agua, pero sin ampliar los límites de la zona de servicio del puerto. (Zona I).

Y, por último, en lo relativo a la pesca, la relativa modestia de esta actividad en el puerto da lugar a un estricto mantenimiento de la zona de tierra, a la par que a una definición concreta de sus superficies, manteniendo la actual ubicación.

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 Epígrafe 1.6.; el detalle de las áreas de esta ampliación puede ser observado en la Hoja de Planos N° 6 del Documento N° 2.- PLANOS.

Debe hacerse observar que la ampliación de superficie resultante de la comparación de los planos donde se recoge la delimitación de la zona de servicio propuesta terrestre, cuyo detalle se ofrece en la Hoja de Planos N° 6 del Documento N° 2 con las aprobadas que recoge el Anexo 0, no es realmente la que deba llevarse a efecto en el futuro, por cuanto, dada la relativamente añeja fecha de aprobación de los actuales límites de la zona de servicio del puerto, se han realizado ya multitud de las obras que se incluyen en la nueva área de la zona de servicio del puerto, las cuales ya, por imperativo del último párrafo del artículo 47 del Reglamento de la derogada Ley de Puertos de 19 de enero de 1928, forman parte integrante de esta zona de servicio.

AMPLIACIONES PREVISIBLES

PARAJE DEL PUERTO DONDE SE HALLA	superficie m ²	U S O S
-------------------------------------	------------------------------	---------

FINALIZADAS		
Antigua E.6.- Dique del Oeste	71968	Nueva plataforma para terminales de tráfico mercantil.
Antigua E.3.- Paseo Marítimo	4698	Ampliación instalaciones embarcaciones de recreo.

EN FASES FUTURAS		
E.1.- Portitxol - Caló de'n Rigo	874	Ampliación instalaciones embarcaciones de recreo. (solo z. m. t.)
E.2.- Portitxol Troneras	1066	Servicios de puerto y playa
E.3.- Paseo Marítimo	2089	Ampliación instalaciones embarcaciones de recreo.
E.4.- Tacones M. Poniente	500	Ro-Ro y toma de combustible
E.5.- Testero de la prolongación de Poniente.	2200	Tráfico mercantil (pasajeros y cruceros turísticos). La 1ª parte ya está ejecutada.
E.7.- Muelles Comerciales	65645	Nuevas terminales tráfico mercantil y pasajeros.

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 Palma no a base de mover el límite de tierra sino ampliando la zona a expensas de los espejos de agua.

También la previsión de necesidad de nuevas instalaciones para embarcaciones de recreo se incluye en este epígrafe.

1.6.1.1.2.- Para necesidades de viales.-

Cuando los viales actuales, peatonales o de tráfico rodado, deben ser modificados, sea por circunstancias prevenidas por los instrumentos urbanísticos de carácter más general, sea por remodelaciones internas de los tráfico 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 otras 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, en caso alguno a expropiar, sino 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, 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 adoptó, en muchos casos -aunque no en todos- el criterio de establecer como límite en la parte de tierra de la zona de servicio del

puerto el que correspondía al antiguo límite de la zona marítimo-terrestre por deslindes previamente realizados, con una interpretación literal del último párrafo del artículo 47 del Reglamento de 19 de enero de 1.928 de la derogada Ley de Puertos de igual fecha. Esta interpretación puede producir en ocasiones el considerar zona de servicio del puerto alguna estrecha franja en general formada por triángulos muy escalenos, que desde el punto de vista de regularización del límite carece de sentido; por esta razón en el nuevo límite de la zona de servicio que se propone se prevé su desafectación para pasar a los particulares propietarios de las parcelas colindantes, con las calificaciones urbanísticas que correspondan por los instrumentos urbanísticos de aplicación, o a las administraciones que tengan a su cargo las parcelas inmediatas, en general con el carácter de viales y/o jardines.

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

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

En estos casos es muy conveniente conocer un límite preciso, físicamente puesto de manifiesto por algún detalle externo, como puede ser un cambio de bordillo, el límite de un parterre, una isleta de intersección, etc., y, de este modo, sustituir el actual límite que, según se ha dicho anteriormente, viene fijado en estos casos por el deslinde de la zona marítimo-terrestre, por otro límite más racional que permite para las brigadas de mantenimiento y conservación, para las de limpieza, e incluso para las de policía, conocer de un modo explícito el borde de la zona de servicio del puerto que obviamente en muchos 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 Palma.

1.6.1.3.- Tramado.-

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

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

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

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

D.- Cedidos, adquiridos o a expropiar a particulares, o a traspasar de otras Administraciones a la Autoridad Portuaria de Baleares.

E.- Espacio de reserva a ganar al mar para garantizar la posibilidad de correcto desarrollo de la actividad portuaria según las previsiones.

1.6.2.- APLICACIÓN AL PUERTO.-

1.6.2.1.- Zona de tierra.-

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

En una primera columna aparece cada parcela con las siglas con que se consigna en los planos arregladamente al cuadro de signos y colores y sus significados que va adjunto; en otra columna se describe sucintamente el paraje del puerto donde se halla; en una tercera columna su superficie expresada en m²; en una cuarta columna la causa genérica del cambio consignando simplemente las siglas del subepígrafe 1.6.1. de los criterios generales que anteceden, y, por último, en una quinta columna se reseña cual es el particular o la Administración involucrados sea para entregar o sea para recibir las parcelas.

A.1.- Esta parcela corresponde a una torre de los vientos ubicada en terrenos ganados al mar dentro de la zona de servicio del Puerto de Palma con motivo de una actuación realizada por la Demarcación de Costas de Baleares en un Convenio con el Ayuntamiento de Palma; como quiera que el mantenimiento y conservación de este monumento no corresponde a la Autoridad Portuaria de Baleares y es práctica habitual y común que la conservación y explotación de las obras realizadas por este tipo de Convenios se lleve a cabo por los Ayuntamientos, se propone la desafectación de esta parcela de la zona de servicio para, que juntamente con el resto del Paseo Marítimo realizado, pueda entregarse al Ayuntamiento en los mismos términos en que se realizó la entrega de terrenos de la antigua calle Vicario Joaquín Fuster según Real Decreto de 10 de abril de 1981, (B.O.E. 5 de junio de 1981).

A.2.- Es una parcela que ha quedado incluida en el vial construido con motivo de la urbanización del Polígono nº 2 del primer Molinar; estos terrenos pertenecían a la z. m. t. del antiguo Surgidero del Portitxol y, tras su relleno, forman parte hoy del mencionado vial; procede pues que, al igual que el resto de este, se afecten al Ayuntamiento de Palma de Mallorca, su titular hoy con arreglo a los pactos que haya suscrito con la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares que era el titular del anterior.

A.3.- Se trata de la antigua acera de acceso a las instalaciones del Surgidero del Portitxol que en su día construyó la Autoridad Portuaria de Baleares en zona marítimo-terrestre; hoy día se hallan integrados con el jardín construido por la entidad Dragados y Construcciones, S.A. titular del inmueble adyacente, y que ha sido entregado, como espacios libres, al Ayuntamiento de Palma; formando todo un conjunto y siendo que este vial peatonal es continuación de otro que no se encuentra afecto a la Autoridad Portuaria de Baleares (solo responsable de la pista de bicicletas y litoral), procede su desafectación para posible ulterior entrega al Ayuntamiento de Palma.

A.4.- Se trata de los viales y parterres incluidos en la zona de servicio del Puerto y que construyó el Ayuntamiento de Palma como complemento de los del Parque de Mar o del Paseo de Sagraera; su ocupación municipal se encuentra amparada por la concesión otorgada

por O.M. de 22 de abril de 1987 (expte. COP-95) que habría de ser caducada para proceder, desafectados los terrenos, a la entrega al Ayuntamiento tras los trámites pertinentes.

Se incluyen también dos parcelas ubicadas en el espacio de la antigua zona marítimo-terrestre según el tardío deslinde aprobado por O.M. de 29 de julio de 1943 (Ver hoja nº 1 del Plano 1.2.3.3.13 del Anexo 0.1), que también ocupa el Ayuntamiento en el Paseo de Sagrera y que fueron incluidas en los terrenos declarados sobrantes en los proyectos de zona de servicio aprobados por R.O. de 17 de julio de 1885 (plano 1.2.3.3.8. del Anexo 0.1.) y por O.M. de 18 de diciembre de 1962 (plano 1.2.3.3.17 del Anexo 0.2.) pero en que no se ha formalizado su entrega al Ayuntamiento hasta hoy día.

A.5.- Son antiguos jardines que construyó el puerto en las inmediaciones de la desembocadura de la Riera formando parte de los genéricamente conocidos como "jardines de San Telmo".

Esta parcela fue remodelada por el Ayuntamiento de Palma al incorporar estos jardines a los generales de Sa Feixina, en base al Convenio suscrito entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Ayuntamiento de Palma en 14 de diciembre de 1993 (exptes. refª E.M. 327/161-COP). La construcción de los jardines de San Telmo se realizó ya en los años 40 del presente siglo como consecuencia de una temprana preocupación de los responsables del puerto de producir la pertinente "soldadura" de la zona portuaria con la Ciudad, por lo que las circunstancias antes expuestas no cambian en absoluto esta idea primitiva; al ser el Ayuntamiento quien tiene a su cargo la mayor parte del jardín de Sa Feixina, procede pues la desafectación para su ulterior entrega al Ayuntamiento previos los trámites pertinentes.

A.6.- Incluye diversas parcelas ubicadas en el paraje del Jonquet y que se definen por la regularización de los muros de contención de los parterres de los jardines o del talud de dicho paraje; esta obra de defensa ha sido llevada a cabo por el Ayuntamiento en su mayor parte y siendo que obviamente ha de ocuparse parte de la zona de servicio (coincidente con el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre en este sitio) para la construcción de estas obras, el límite se modifica dando lugar a estas parcelas que lógicamente han de ser desafectadas para su ulterior entrega al Ayuntamiento; se incluye Parcela nº 1 definida entre las que su enajenación a particulares como terrenos sobrantes fue autorizada por O.M. de 24 de mayo de 1963, -pero que en este caso no se consumó dicha enajenación-, pasando posteriormente a proceder su conversión en jardín, con arreglo al Convenio suscrito entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria en 14 de diciembre de 1993 (refª E.M.-312/162-COP); los antecedentes de la citada autorización de enajenación pueden hallarse en el epígrafe 1.2.3.3. de la presente Memoria y el Plano correspondiente en el que se reseña en el epígrafe 1.2.3.3.22. en el Anexo 0 de la presente Memoria.

A.7.- La construcción de casas por el extinguido "patronato de casas del Ministerio de Obras Públicas" tuvo como base la afectación de la pertinente parcela del Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca por Decreto de 6 de mayo de 1964 (B.O.E. de 18 de mayo de 1964) Al procederse posteriormente a la enajenación de los pisos de las viviendas de los dos inmuebles ubicados en la mencionada parcela se contempló, de acuerdo con el Proyecto aprobado, la existencia de una calle en uno de los lados, continuación de la conocida por "Calle Pedrera", que antiguamente desembocaba en los terrenos pertenecientes a la antigua cantera, o sea, "Sa Pedrera", de la que históricamente se extrajeron escolleras para la construcción del puerto; esta calle "Sa Pedrera" prolongada por dichos terrenos une hoy la calle de Joan Miró, esquina dorsal del barrio de "el Terreno", con el Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca y procede pues que su prolongación se incorpore plenamente a dicha calle; por

ello se recoge su entrega al Ayuntamiento, como terreno procedente de la antigua zona de servicio (Expte. E.M. 9.- Plano 1.2.3.3.19 del Anexo 0).

A.8.- Para la gestión de las superficies de dominio público e instalaciones afectadas por el nuevo centro comercial en Porto-Pí fue suscrito un Convenio de colaboración entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Ayuntamiento de Palma el 23 de febrero de 1995; de acuerdo con la filosofía que se establece en dicho Convenio y con la previsión contenida en el Plan Especial, se desafecta el final de la calle Rafaletas y jardín adyacente construidos por la Autoridad Portuaria (salvo la escalinata) para su posible entrega al Ayuntamiento.

Durante la tramitación del expediente y a petición municipal el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en su sesión de 17 de febrero de 2000 declaró innecesarios 146.762 m². del Paseo Marítimo Ingeniero Gabriel Roca, para una vez desafectados iniciar los contactos con el Ayuntamiento de Palma para su permuta o enajenación. Actualmente y tras este acuerdo del Consejo están vigentes dos convenios con el Ayuntamiento de Palma en cuanto a seguridad vial y en cuanto a mantenimiento y conservación.

B.1.- Corresponde a la prolongación del cauce de la Riera aguas arriba del puente del Paseo Marítimo y es el tramo que atraviesa la primera parte de los jardines de San Telmo afectados por el Convenio entre la Autoridad Portuaria de Baleares y el Ayuntamiento de Palma de Mallorca según se ha expuesto al tratar de la parcela A.5.; como dicha parcela corresponde al dominio público hidráulico no puede ser objeto de entrega al Ayuntamiento una vez que haya podido recaer aprobación sobre su condición de terrenos sobrantes; por ello se prevé su posible desafectación para afectarlo a la Administración que tenga a su cargo los cauces públicos cuya gestión corresponde a la CAIB y cuya titularidad está en proyecto traspasar de la Administración Central a la Autonómica. El deslinde entre el dominio público hidráulico y la zona de servicio del puerto fue aprobado por O.M. de 9 de mayo de 1984. (Expte.-3-D.O.P.).

B.2.- La rotonda de final de la autopista de poniente, donde confluyen los accesos al Dique del Oeste y a toda la ribera portuaria, se encuentra en parte construida en zona de servicio del puerto cuyo límite en aquel paraje coincide con el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre; obvias conveniencias derivadas de las responsabilidades en materia de conservación y mantenimiento llegaron al Convenio de 30 de enero de 1979 (Expte. 85-AP) establecido con la antigua Jefatura de Carreteras -a cuyo cargo corrió la construcción de esta rotonda- en virtud del cual la Autoridad Portuaria iniciaba su actuación en materia de mantenimiento y conservación en los inicios, a partir de dicha rotonda, de los tramos rectos de los dos viales portuarios. La previsión de desafectación de esta parcela responde a este criterio y no es sino un paso previo para la formalización de aquel pacto que permitirá la entrega de los terrenos a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares que ha recibido por traspaso del Estado los servicios de carreteras.

C.1. a C.16.- Se trata de 16 parcelas que al redactarse el Proyecto de Zona de Servicio aprobado por O.M. de 24 de noviembre de 1970 (Expte. E.M.-11, cuyo Plano se recoge con el número 1.2.3.3.21. en el Anexo 0 de la presente Memoria) fueron incluidas en la Zona de Servicio procedentes del antiguo litoral existente antes de las obras de defensa y ampliación de la zona de Sa Roqueta sobre la restinga de arrecifes, que vienen definidos en el Plano del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre aprobado por O.M. de 26 de mayo de 1962 (Expt. nº 147-DP), como puede observarse en el Plano nº 1.2.3.3.14 incluido en el Anexo 0 de la presente Memoria. La ocupación por los particulares propietarios de los

inmuebles colindantes de estas pequeñas parcelas, destinadas a terraza o solarium, ha venido teniendo lugar a través de concesiones o autorizaciones de ocupación temporal, expediente al que se ha recurrido para poder formalizar las autorizaciones; ahora bien estas superficies no son necesarias para los servicios del puerto, que han venido siendo dotados mediante diversas obras nuevas ganando terrenos al mar y produciendo los oportunos escollerados y obras de defensa, por lo que pueden declararse sobrantes estas franjas para su eventual adquisición por los propietarios de los inmuebles fronteros en su caso. En la sesión del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares de fecha 17 de febrero de 2.000, entre otros, se adoptó el acuerdo de sustituir la previsión de la posible enajenación a un particular de la parcela C.7. en los planos y cuadro del Capítulo 1.6. de la Memoria por la de su cesión al Ayuntamiento para vial.

C.17.- Parcela de forma sensiblemente triangular que está ubicada en el antiguo paraje de "Salt de's Cà" y adosada al actual Auditorium; dicha parcela ya fue declarada sobrante en el proyecto de la zona de servicio aprobado por O.M.de 18 de diciembre de 1962 (expte. E.M-7) pero no fue objeto de la enajenación general de parcelas sobrantes que se recoge en el Plano 1.2.3.3.22. incluido en el Anexo 0 de la presente Memoria; acaso la causa fuera la previsión de la existencia de servidumbres de ventanas abiertas en el inmueble del Auditorium, así como otros servicios y canalizaciones que hoy discurren por la fachada de éste. Con estos condicionamientos procede su enajenación, al propietario del Auditorium que tiene autorizados ocupaciones temporales y huecos abiertos, motivo por el cual se incluye en las previsiones de enajenación previa desafectación formal.

C.18.- Se trata de una parcela procedente del antiguo y hoy desaparecido Camino de Servicio del Faro de Porto-Pi que, con este faro, se traspasó el puerto en virtud del Decreto de 28 de junio de 1957, adyacente al nuevo acceso desde 1964 al Dique del Oeste; parte de esta parcela se recoge en la nueva zona de servicio para posibilitar la ampliación del referido acceso al Dique del Oeste, pero queda una parte sobrante con la regularización del ancho de la acera que pudiera adquirirse por el propietario colindante C.L.H. previa la desafectación y tras fijar la superficie procedente con arreglo a este concepto teniendo en cuenta la posible permuta con la parcela **D.23.** de que más adelante se tratará pues será necesario ocupar terrenos hoy de C.L.H. para la ampliación del expresado vial.

C.19.- Nueva parcela en Can Barbará a desafectar a los propietarios del antiguo Restaurante Áncora, para regularizar el límite de la zona de servicio por las fachadas de las edificaciones.

D.1.- Al tramitarse por el Ayuntamiento de Palma el Polígono nº 2 del primer Molinar adosado al Portitxol se fijó el paseo litoral que dicho Polígono 2 contenía, estableciendo, con el Ayuntamiento, el borde de la acera adyacente continuación de la existente a lo largo de la Playa de C'an Pere Antoni, y reservando para viales o aparcamientos portuarios el espacio comprendido entre dicho vial peatonal y las aguas del Surgidero del Portitxol. Con arreglo a esta distribución existe una estrecha franja de terrenos adyacentes al antiguo límite de la zona marítimo-terrestre, coincidente con el de la zona de servicio aprobada, que han de incorporarse al dominio público portuario, conforme al límite que se señala en el nuevo trazado de la zona de servicio de acuerdo con lo anteriormente indicado. Esta parcela es la correspondiente a la mencionada franja que procede de la parcela a urbanizar en el Polígono 2.

D.2.- Son los terrenos que ocupó la antigua Jefatura de Carreteras para la construcción de la extinguida vía de comunicación a lo largo de la ribera del Portitxol (esta

vía ocupó en su mayor parte terrenos de la zona de servicio del puerto pero una pequeña parcela en el paraje de Troneras procedía de terrenos particulares), y que, suprimida dicha vía y cortada a lo largo de la playa de Ca'n Pere Antoni, procede, de acuerdo con lo ya señalado en la parcela **D.1.** , incorporar a la zona de dominio público portuario, formalizándose así el traspaso de la CAIB, que recibió la indicada carretera por traspaso del Estado, a la Autoridad Portuaria.

D.3.- El antiguo límite de la zona de servicio del puerto en el arranque del Muelle Viejo se correspondía con el Camino de la Escollera que desde las urbanizaciones de, la segunda década del presente siglo para los terrenos adyacentes al Muelle Viejo, fue proyectado por la extinguida Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca. Al desdoblarse el nuevo acceso a los Muelles Comerciales en la década de los años 80, fue construido por la Autoridad Portuaria el carril de incorporación a la Autovía amén de determinados pasos peatonales, todo ello de acuerdo y con la conformidad de la Jefatura de Carreteras; la adecuada gestión de mantenimiento y conservación aconseja que este conjunto semafórico y la intersección del nuevo acceso se encuentren en una sola Administración circunstancia por la que se recoge la propuesta de afectación a la Autoridad Portuaria de Baleares de la parte frontera al nuevo acceso. Con la desafectación del Paseo Marítimo ya no procede dicha afectación a la Autoridad Portuaria de Baleares.

D.4.- Las parcelas resultantes del Proyecto de Urbanización aprobado por R.O. de 1º de junio de 1912 para enajenar terrenos sobrantes del Muelle Viejo, adoptaron en definitiva la forma que puede apreciarse en el Plano 1.2.3.3.11. recogido en el Anexo 0 de la presente Memoria; inscritas y en parte enajenadas las parcelas -salvo la 5 que no llegó a materializarse- la Autoridad Portuaria de Baleares ha venido rescatando durante los últimos años varias de éstos inmuebles, quedando aun sin recuperar la correspondiente a la manzana nº 4 de aquella urbanización y que se corresponde con la presente parcela. Siguiendo con la filosofía de ir recuperando estas parcelas en su día vendidas, se recoge su superficie -al igual que en la actual zona de servicio aprobada- en la zona de servicio propuesta y, en consecuencia, su posible adquisición o expropiación.

D.5.- Se trata solo de una regularización de límites para facilitar la gestión incluyendo el paso peatonal que une las aceras del Paseo Marítimo; todo ello de acuerdo con el criterio seguido en el Convenio a que se ha hecho referencia al tratar de la parcela **A.5.**

D.6.- Se trata de diversas franjas a incluir en la zona de servicio del puerto como regularización del borde resultante de la construcción de las obras de contención del talud del Jonquet con un criterio similar al que ya ha sido expuesto al tratar de las parcelas **A.6.** en que la situación es similar pero para traspasar al Ayuntamiento; se incluyen en dichas franjas el monumento de Santo Domingo de la Calzada, con esculturas del artista Tomás Vila, por cuanto dicho monumento fue construido por el Puerto.

D.7.- Regularización de límite para incluir el paso peatonal del extremo de la calle de Monseñor Palmer y de este modo incorporar la pequeña franja adyacente al antiguo límite de la zona marítimo-terrestre.

D.8.- Se recoge la parte de ensanchamiento de acera que se ha producido con motivo de la autorización al particular de la obra construida en la parcela adyacente. Esta ampliación es muy necesaria para dar a la acera un ancho mínimo de 5 m. como sucede en el tramo general que sigue a "S'Aigo Dolça". La primitiva en este paraje era solo de 3 m., francamente insuficiente.

D.9.- Se recoge la ampliación de acera sobre la parte de cauce del Torrente de San Magin, ajena a la antigua zona marítimo-terrestre, y sobre el dominio público hidráulico que gestiona la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. Cabe repetir lo expuesto en D.8.

D.10 a D.12.- Son diversas modestas ampliaciones del ancho de acera que se incorporan a ésta con motivo de las autorizaciones otorgadas a los propietarios de parcelas colindantes para llevar a cabo diversas obras de construcción de inmuebles con esta solución de ampliación. Al igual que en la parcela **D.8.** se trata pues de terrenos cedidos, y necesarios para ampliar la acera.

D.13.- Pequeña parcela para regularizar el borde de los viales y definir los que se encuentran a cargo del Ayuntamiento o a cargo de la Autoridad Portuaria.

De las parcelas **D.5** hasta la **D.13**, con la desafectación del Paseo Marítimo ya no proceden afectarlas a la Autoridad Portuaria de Baleares.

D.14 a D.20.- Se trata de diversas parcelas que se hallan comprendidas entre los bordes de los antiguos muros o cercas construidas por los particulares de propietarios de parcelas antiguamente fronteras con el mar y la línea de deslinde que limita la zona marítimo-terrestre aprobado por O.M. de 24 de mayo de 1961 (Expte. 123-DP) que se recoge en el Anexo 0 con el Plano nº 1.2.3.3.13. En dichas parcelas se da la doble circunstancia siguiente: a) desde hace más de veinte años y con motivo de la construcción de los jardines que bordean el Paseo Marítimo y la Dársena de C'an Barbará, han sido ocupados en parte por la Autoridad Portuaria de Baleares o bien constituyen roquedades incorporados a dichos jardines, de los que se ocupa la Autoridad Portuaria, como elementos dignos de mantener en recuerdo de la antigua costa; y b) en los planos catastrales las parcelas inherentes a dichos particulares colindantes terminan precisamente en los muros o cercas antedichos; procede pues su inclusión en la zona de dominio público portuario, con las correspondientes incorporaciones, muy modestas por cierto, al no mantener como límite de la zona de servicio el del deslinde de la antigua zona marítimo-terrestre como aconteció al aprobarse dicha zona de servicio por O.M. de 18 de diciembre de 1962 (Plano 1.2.3.3.17. del Anexo 0).

D.21.- La realidad de la ocupación con obras de uso público construidas en el Paraje del Corb Marí o Rafeletes no se adapta exactamente al Proyecto Reformado de la Zona de Servicio del Puerto aprobado para el nuevo acceso a Ses Rafeletes por O.M. de 21 de septiembre de 1960 (Expte. E.M-6 - el plano se corresponde con el número 1.2.3.3.16 del Anexo 0 de la presente Memoria). Existe una escalera, unos jardines, unos aparcamientos y unas aceras de los que se ocupa la Autoridad Portuaria de Baleares no incluidos en la referida zona de servicio; procede pues recoger la parcela correspondiente a dicha escalera de acceso que supone una implícita cesión del particular por cuanto lleva más de veinte años consentida y destinada al uso público. Con la desafectación del Paseo Marítimo ya no procede dicha afectación a la Autoridad Portuaria de Baleares.

D.22.- La construcción del nuevo centro comercial de Porto-Pi al que se ha hecho detallada referencia al tratar de la parcela **A.8.** implicó la construcción de un tercer carril en el vial del Paseo Marítimo en parte construido en terrenos de dominio público y en parte en terrenos de la parcela adyacente del promotor del centro; con arreglo a los criterios adoptados en el mencionado Convenio y conviniendo que la gestión del vial se encuentre en una sola Administración, se recoge -como cedida y afecta a la zona de servicio del puerto -la parcela ocupada por el expresado tercer vial y su acera por cuanto la titularidad del vial es del Estado

al corresponder el expresado Paseo Marítimo a la Autoridad Portuaria de Baleares. Con la desafectación del Paseo Marítimo ya no procede dicha afectación a la Autoridad Portuaria de Baleares.

D.23.- Se precisa adquirir, expropiar o permutar esta parcela para proceder a una futura ampliación del vial de acceso al Dique del Oeste; en el presente caso pudiera tratarse de una permuta ya que, según se ha expresado al tratar de la parcela **C.18**, existen franjas sobrantes procedentes del antiguo camino de servicio del Faro de Porto-Pi de susceptible permuta.

D.24.- Son dos parcelas afectas al Ministerio de Defensa cuyos terrenos atraviesa el acceso al Dique del Oeste y en el que se prevé la posible ampliación de su calzada para adoptar dos carriles en la circulación en cada dirección.

D.25.- Es un recinto ocupado por ruinas de construcciones y troneras de una antigua fortificación del tipo "avanzada", accesoria del antiguo Fuerte de San Carlos, y que ha quedado entre el mar y el nuevo acceso al Dique del Oeste; rodeada de espacios recogidos como afectos a la Autoridad Portuaria de Baleares pudiera destinarse a mirador público dadas sus condiciones topográficas, amplia vista sobre la costa oeste de la bahía y significación histórica; por dicha razón se incluye como posible afectación a la Autoridad Portuaria, en cuanto a las obras se refiere por parte del Ministerio de Defensa ya que el ámbito sobre el que está construida la fortificación está incluido en zona marítimo-terrestre.

D.26.- Se trata de espacios de la zona marítimo-terrestre no afectados por la que se incluyó en la zona de servicio del puerto aprobada por O.M. de 18 de diciembre de 1962 y que tras construirse en 1964 el nuevo acceso al Dique del Oeste han quedado entre dicho vial y la Zona II de las aguas del puerto; al encontrarse pues dicha franja limitada por zona de servicio del puerto, tanto por mar como por tierra ha sido considerada su inclusión en la nueva zona de servicio para que la Autoridad Portuaria pueda entender en sus limitados usos y su eventual repercusión en la zona de servicio.

E.1.- Previsión que se realiza en el paraje para la posible ampliación de las instalaciones del Caló D'en Rigo destinadas a embarcaciones menores o de recreo sin precisar la solución definitiva y sin definir obras de abrigo a ganar al mar.

E.2.- De acuerdo con las previsiones del Plan Especial se prevé una explanada para posibles instalaciones deportivas vinculadas a administraciones públicas como puedan constituir una escuela de vela, un acuario o centros similares.

E.3.- De acuerdo con el Plan Especial se prevé la posible realización de pantalanés para aprovechar este espejo de agua y dedicarlo a embarcaciones menores de recreo. La forma recogida es puramente indicativa, especialmente por lo que a la disposición del acceso se refiere; únicamente deben considerarse como significativas la disposición general y la superficie en seco.

E.4.- Tacones que se prevén en el ángulo formado por los Muelles de Poniente y su ampliación Norte, y que no constituyen propiamente una nueva terminal, sino que se incorporan al antiguo **E.6**. para poder constituir una acción alternativa al haber de compartir dicha terminal el suministro de combustibles o "bunkering" que, aun cuando hoy es de escasa utilización, debe ser previsto en el puerto por tratarse de un servicio de ordinario establecimiento. En la actualidad el punto de suministro se halla en las inmediaciones del

centro del Muelle de Paraires, lugar inconveniente para que se constituya un servicio público pues perturba los dos atraques de transbordadores que utilizan los tacones externos; por ello pudiera disponerse este servicio en el futuro en el muelle en claraboya de la ampliación del Muelle de Poniente o en la propia prolongación del Muelle de Poniente, con tomas en ambos lados y, de este modo, poder permitir el suministro simultáneamente con una operación de descarga tanto si se utilizan estas nuevas tomas como la antigua del Muelle de Paraires.

E.5.- Tacón en el testero de la prolongación de los Muelles de Poniente en previsión de un nuevo atraque para buques transbordadores o ro-ro compatible con los cruceros turísticos; todo ello de acuerdo con las previsiones que contiene el Plan Especial.

Antigua E.6.- Nuevo terminal ya ajecutado en el ángulo formado por la primera y segunda alineación del Dique del Oeste, destinado básicamente a la absorción de los nuevos futuros tráfico y que permiten cuatro atraques de buques ro-ro y dos buques con sistemas lo-lo; todo el terminal se ha ganado íntegramente al mar al igual que las previsiones de las zonas de reserva anteriormente descritas.

E.7.- Nueva plataforma en los muelles comerciales para tráfico mercantil y de pasajeros prevista en la Modificación Puntual nº 1 del Plan Especial del Puerto de Palma, aprobada provisionalmente por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares en su sesión de 19 de diciembre de 2002.

Otras parcelas.-

En el mismo plano donde se han expuesto las distintas parcelas **A, B, C, D, E** a que ha venido haciéndose referencia anteriormente, pueden observarse otras indicaciones en relación con las letras minúsculas del alfabeto y que corresponden a otras tantas ocupaciones o parcelas que, si bien no responden a los conceptos que han sido expresados para las parcelas grafiadas **A, B, C, D, E**, si tiene interés conocer, sea por explicar la no correspondencia del antiguo límite de la zona de dominio público marítimo-terrestre con la zona de servicio del puerto, sea para señalar ocupaciones autorizadas a Servicios ajenos a la Autoridad Portuaria de Baleares, sea para recoger mutaciones demaniales o adquisiciones o compras, sea, en fin, para explicar cambios de titularidad históricos. Seguidamente, y en correspondencia con las letras del plano antes reseñado, se realizará una breve síntesis de la explicación de estas ocupaciones con remisión a los expedientes del archivo donde pueden hallarse los antecedentes.

a).- Se trata de una parcela de 35.200 m² básicamente ocupada hoy por la calle Vicario Joaquín Fuster en el Molinar de Levante que fue declarada sobrante al aprobarse por O.M. de 24 de noviembre de 1970 el Proyecto Reformado de la Zona de Servicio en la parte correspondiente al mencionado paraje (expediente E.M.-11). Por O.M. de 24 de mayo de 1978 se autorizó su entrega a la Dirección General del Patrimonio del Estado, acto que se produjo en 1 de octubre de 1980 levantándose la correspondiente acta; posteriormente por R.D.1030/1981 de 10 de abril (B.O.E. de 5 de junio de 1981), se cede la parcela al Ayuntamiento de Palma en determinadas condiciones que afectan al puerto. (Expte. 147-COP/79-E).

b).- Parte de la parcela de 39.379 m² declarados sobrantes de la zona de servicio del puerto en el expediente aprobado por O.M. de 24 de noviembre de 1970 (expediente E.M.-11) y que fueron entregados a la Jefatura Provincial de Carreteras en 19 de diciembre de 1978 en

virtud de lo prevenido en el punto 2º de la O.M. de 29 de noviembre de 1978 (Expte. 187-COP/77-AP).

c).- Parcela ganada al mar de 95.450 m² declarada sobrante de la zona de servicio del puerto en el expediente aprobado por O.M. de 24 de noviembre de 1970 (expediente E.M.-11) y entregada al Ministerio de Hacienda de Baleares para su posterior cesión al Ayuntamiento de Palma al amparo de lo dispuesto en los artículos 74 y 77 de la Ley del Patrimonio del Estado, por Decreto 1619/1972 de 15 de junio (B.O.E. de 16 de junio de 1972). (Expte. 188-COP/ E.M.-120).

d).- Parcela de 750 m² ocupada por el edificio destinado a los servicios de Aduanas y que fue edificada tras resolverse por Decreto de 9 de julio de 1954 (B.O.E. de 7 de julio de 1954) la ocupación procedente de los tiempos de la Guerra Civil del primitivo edificio construido para servicios de Aduanas y que estaba utilizado por la Comandancia Militar de Marina de Mallorca. Resueltos los problemas económicos que la nueva construcción suscitó y aprobado el 2º Proyecto Modificado del nuevo edificio para servicios de la Aduana en 21 de mayo de 1956, las obras fueron recibidas en 7 de febrero de 1959 y seguidamente, aprobada que fue el Acta por Resolución del Director General de Puertos y Señales Marítimas de 4 de marzo de 1959, ocupadas por los Servicios de la Aduana (Expte.141-COP).

e).- Parcela de 622 m² ocupada por el edificio primitivamente construido por la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca para Aduanas (1936), y que, con motivo de la Guerra Civil, se ocupó para diversos usos durante dicha guerra, acabando siendo destinada a Comandancia Militar de Marina. Esta situación permaneció sin resolver definitivamente hasta el Decreto de 9 de julio de 1954 por el que se autorizó para ceder al Ministerio de Marina el edificio propiedad de la Junta de Obras del Puerto (BOE de 27 de julio de 1954). En todo momento esta parcela se ha encontrado enclavada en zona de servicio del puerto o zona de dominio público portuario; existe, sin embargo, una escritura de cesión otorgada por el Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca a favor del Ministerio de Marina en 10 de marzo de 1955, ante el notario de Palma D. José Vidal Busquets, número de protocolo 305. (Expte. 139-COP).

f).- Parcela de 600 m², ocupada por la antigua Casilla de Carabineros y algunas construcciones auxiliares así como un pasadizo. Esta parcela se ha encontrado siempre en dominio público portuario o zona de servicio del Puerto, habiéndose construido la casilla sensiblemente (salvo pórtico) con arreglo al proyecto redactado el 31 de diciembre de 1872 por el a la sazón Director del Puerto, D. Emilio Pou. La ubicación varió algo en relación con la que señala el plano levantado el 1º de noviembre de 1875 con motivo de la 2ª propuesta de zona de servicio, cuyo plano se recoge en el Anexo (0.1) de esta Memoria (plano 1.2.3.3.6.) El proyecto constituye el número 6 del Archivo de antiguos proyectos de la Junta de Obras del Puerto.

g).- Parcela de 1647,61 m², adquirida por el Ayuntamiento de Palma de Mallorca en 22 de febrero de 1964, según escritura pública otorgada ante el notario D. Manuel Baraibar Arrarás, número de protocolo 766, y con venta autorizada por O.M. de 8 de enero de 1964. (Expte.135-COP). Procede de los terrenos declarados sobrantes en los expedientes de los Proyectos reformados de la zona de servicio del puerto aprobados por O.M. de 18 de diciembre de 1962 (Expte. E.M.-7) y O.M. de 11 de noviembre de 1963 (Expte. E.M.-8). La O.M. de 8 de enero de 1964 establece condiciones de reversión si se desvía el uso de Auditorium. Los planos de terrenos sobrantes aparecen en los 1.2.3.3.17 y 1.2.3.3.18 del Anexo (0.1) de esta Memoria.

h).- Parcela de 294,40 m² sobrante de la zona de servicio del puerto según Proyecto reformado aprobado por O.M. de 18 de diciembre de 1962 (Expte. E.M.-7 y plano del Anexo (0.1) 1.2.3.3.17. que fue desafectada del dominio público mediante acta suscrita en 23 de marzo de 1965 y cedida por el Estado al Ayuntamiento de Palma de Mallorca para parque según escritura otorgada en 8 de mayo de 1969 ante el Notario D. Ignacio Zabala Cabello, nº de protocolo 823 (Expte. nº 189-COP).

i).- Parcela de 12.048 m² procedente de los terrenos cedidos por el Real Patrimonio en 1825 al extinguido Real Consulado de Mar y Tierra de Mallorca para extraer piedra para las obras del puerto y que fue dedicado a esta finalidad -de ahí el nombre de "La Pedrera"- durante todo el siglo XIX. Declarada sobrante en el Segundo Proyecto Reformado de la Zona de Servicio del Puerto aprobado por O.M. de 13 de mayo de 1966 (Expte. E.M.-9 y plano adjunto en el Anexo (0.1 de sigla 1.2.3.3.19.), fue desafectada en acta de 14 de julio de 1966 y entregada a la Delegación de Hacienda. (Expte. 190-COP).

j).- Parcela de 3.786 m² adscrita al extinguido Patronato de Casas de Obras Públicas en el paraje de La Pedrera por Decreto 1480/1964 de 6 de mayo (B.O.E. de 18 de mayo de 1964). Pertenece a la zona de servicio del puerto en virtud del Proyecto Reformado aprobado por O.M. de 18 de diciembre de 1962 (Expte. E.M.-7) cuyo plano se acompaña en el Anejo (0.1) con la sigla 1.2.3.3.17. Contiene el paso público no formalizado que une la calle del Pintor Miró con el Paseo Marítimo Gabriel Roca, conocida por "Calle Pedrera".

k).- Se trata de dos permutas realizadas en el mismo paraje del Corb Mari o Porto-Pi según a continuación se expresa. No obstante 521 m² no fueron ocupados sino destinados a viales y jardines del Paseo Marítimo (ver parcela D.21).

a).- Una de 1.204,4 m² para construir el nuevo acceso de Rafaletas, realizada por D. Andrés Isern Vidal, al amparo de la O.M. de 21 de septiembre de 1960 que autoriza dicha permuta y aprueba el Proyecto Reformado de la Zona de Servicio (Expte. E.M.-6).

b).- Otra permuta de 111,84 m² con D. Gabriel Munar Carbonell para dedicar el terreno a Paseo Marítimo; dicha permuta fue autorizada por O.M. de 31 de enero de 1963 al propio tiempo que se aprobaba el Proyecto Parcial de Reforma de la Zona de Servicio del Puerto en aquel paraje (Expte. E.M.-462). Debe hacerse observar que cabe entender dicha aprobación circunscrita a la realización de la permuta por cuanto por O.M. de 18 de diciembre de 1962, es decir muy recientemente, se había aprobado la delimitación general de la zona de servicio (Expte. E.M.-7) que, en dicho paraje, no experimenta ninguna variación en relación con la que se aprueba por O.M. de 31 de enero de 1963. La permuta se formalizó por el Presidente de la Junta de Obras y Servicios del Puerto en 20 de septiembre de 1963 otorgando la pertinente escritura ante el Notario D. Manuel Baraibar Arrarás, nº de protocolo 3641. Como quiera que, según se ha expresado, no cabe entender que se trate de una nueva aprobación del límite de la zona de servicio, que permanece igual al aprobado por O.M. de 18 de diciembre de 1962, no ha sido incluido este plano entre los que recoge el Anejo 0 de la presente Memoria; se incluye, sin embargo, a efectos informativos, a continuación de estas descripciones.

l).- Parcela de 450 m² en los jardines del Muelle de Paraires de la zona de servicio del puerto ocupada por un edificio destinado a Observatorio Meteorológico, al amparo de la O.M. de 29 de noviembre de 1968 (Expte. 67-COP).

m).- Parcela de 3.386 m² de la zona de servicio del puerto en la que por O.M. de 30 de junio de 1967 se autorizó al entonces Ministerio de Comercio para construir un Instituto Español de Oceanografía. (Expte. nº 66-COP).

n).- Corresponde al muelle de ribera de la parte norte de la Rada de Porto-Pí que se desafectó de la Autoridad Portuaria de Baleares para afectarlo al Ministerio de Defensa. Como quiera que muchos de los antecedentes correspondientes a esta acción se incluyen en los mismos documentos que corresponden a las parcelas **o**, **p**, **y r** se hará una exposición general en la explicación correspondiente a esta parcela **n** que servirá igualmente al tratar de las otras tres.

En el año 1960 se termina el Dique del Oeste y anteriormente se había construido el Muelle de Ribera en San Carlos que se extendía desde el pié del Faro de Porto-Pi hasta el arranque del mencionado Dique. Con motivo de la construcción del nuevo almacén general para el Arsenal de Porto-Pi que sustituyera al ocupado por Marina, propiedad de la Junta de Obras y Servicios del Puerto, en el Dique de Levante, y para construir un taller de herreros de ribera en el fondo de la Rada de Porto-Pi, el Ministerio de Marina, con fecha 23 de enero de 1961, se dirige al Ministerio de Obras Públicas formulando diversas propuestas de cesión por parte de Obras Públicas a Marina de parcelas ubicadas en el Paraje de Porto-Pi. Se propone en dicho escrito que una Comisión Mixta estudie la propuesta. Con fecha 21 de marzo de 1961 se reúne una Comisión Mixta formada por el Comandante General, el Director del Puerto y el Jefe del Estado Mayor, que trata de la petición y del acceso al Dique del Oeste recién acabado, y que hasta entonces se servía del antiguo camino de servicio al Faro de Porto-Pi y de una bajada realizada en las inmediaciones del Fuerte de San Carlos. En la nota del proceso verbal de esta reunión se recoge que se informó al Director del Puerto haberse elevado al Ministerio de Marina la propuesta de que el Arsenal estuviera constituido por toda la península de San Carlos, con el Muelle de Ribera, exceptuando el Dique del Oeste, así como un trozo desde donde arranca este malecón o dique y su confluencia con el Muelle de Ribera, en donde se instalaría el Servicio de Sanidad del Puerto, siendo todos los accesos de Marina.

Apreciada la incidencia que el trazado de la nueva carretera había de tener en las mutaciones demaniales, el Comandante General de la Base Naval de Baleares, en 17 de abril de 1962 solicita del Director del Puerto que proponga la solución para el trazado de esta carretera; con fecha 26 de abril de 1962 se formulan diversas propuestas entre las que se encuentra la que en definitiva se adoptó redactando el proyecto.

Por O.M. de 14 de febrero de 1963 se dispone la formación de una Comisión que estudie el Proyecto de Carretera redactado por el Director del Puerto en 22 de mayo de 1962, asistiendo a esta reunión un representante del Ministerio del Ejército, otro del Ministerio de Marina y otro del Ministerio de Obras Públicas, levantándose acta en 25 de febrero de 1963 con la aceptación del Proyecto con determinadas condiciones y estableciéndose que por los Ministerios de Marina y Obras Públicas se propondrían al de Hacienda los cambios de mutación de destino de los terrenos ocupados por la carretera así como de los Muelles de Ribera en San Carlos, de terrenos destinados a la cantera de San Carlos y terrenos ganados al mar en las proximidades del camino de entrada al Arsenal.

En 4 de mayo de 1963 y en cumplimiento del apartado 3º de la O.M. de 3 de abril de 1963 se procede por el Director del Puerto al deslinde de los terrenos que han de experimentar mutaciones demaniales, tanto para entregar a Marina como para recibir de este Ministerio para la construcción de la carretera del Dique del Oeste. Dicha O.M. de 3 de abril de 1963 aprueba la propuesta de la Comisión Interministerial antes citada y establece que por la Sección

Primera de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se proceda a la tramitación conducente a dar realidad a las mutaciones demaniales propuestas.

El Proyecto de nueva carretera se modifica ajustándolo a las modificaciones impuestas quedando redactado nuevamente en 15 de mayo de 1963 y mereciendo la aprobación de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en 3 de julio de 1963.

En 13 de febrero de 1964 el Director del Puerto se dirige al Presidente de la Junta señalando la circunstancia de que por Decreto de 12 de diciembre de 1963 se había cerrado temporalmente la Base Naval de Baleares y que, por otra parte, la circunstancias de tráfico, en especial en lo relativo a los graneles, no hacía aconsejable llevar a término las mutaciones demaniales tal cual se habían establecido por la Comisión Interministerial en su propuesta de 25 de febrero de 1963 y recogido en la O.M. de 3 de abril de 1963. Tanto la Comisión Permanente como el Pleno de la Junta de Obras y Servicios del Puerto, apoyan la propuesta del Director solicitando se produzcan las pertinentes gestiones en el Ministerio.

En el Proyecto de Zona de Servicio del Puerto aprobado por O.M. de 18 de diciembre de 1962 (expte. E.M-7) toda la zona de la antigua Cantera de San Carlos se había incluido en terrenos declarados sobrantes más no así la parcela del fondo de la Rada de Porto-Pi ni los Muelles de Ribera en San Carlos.

Sin haberse formalizado ninguna de las mutaciones demaniales acordadas con arreglo a la propuesta de 25 de febrero de 1963, se construye la carretera de acceso al Dique del Oeste durante estos años hasta que, en 9 de marzo de 1966 el Ministerio de Obras Públicas se dirige al de Marina proponiendo dejar sin efecto las entregas previstas en el apartado 3º de la O.M. de 3 de abril de 1963, a excepción de la de 1.140 m². de terrenos cercanos al varadero y una parcela en las inmediaciones del Faro de Porto-Pi que comprenda la totalidad de la alineación del Muelle de Ribera en San Carlos más una prudencial explanada anexa; se propone también sustituir la carencia del atraque de la totalidad del Muelle de Ribera por una preferencia de atraque en la primera alineación del Dique del Oeste para los buques de Marina, en una longitud de 250 m. a partir del arranque. Esta propuesta es aceptada por el Ministro de Marina en 14 de marzo de 1967, produciéndose la O.M. de 26 de abril de 1967 modificando la de 3 de abril de 1963, procediéndose seguidamente a la redacción del Proyecto modificado de la zona de servicio del puerto en la parte afectada, que se aprueba por O.M. de 12 de junio de 1968 (expte. E.M.-10). Este Proyecto de zona de servicio aprobado, actualmente vigente, recoge la delimitación realizada por Marina y Obras Públicas en 17 de mayo de 1967 y declara sobrantes las parcelas tal como se acordó en 26 de abril de 1967.

Por O.M. de 15 de enero de 1983 se dispone el reconocimiento formal de la preferencia de atraque de 250 m. para Marina en la primera alineación del Dique del Oeste y de 285 m. en el Muelle de Ribera en San Carlos para la Junta del Puerto; dicho reconocimiento se produce en el acta levantada en 3 de septiembre de 1984 con asistencia del Comandante de Marina, del Jefe de los Servicios de Intendencia y del Director del Puerto.

En la visita que realizó al Puerto de Palma en 28 de abril de 1983 el Excmo. Sr. Capitán General del Departamento Marítimo de Cartagena se trató, con la Presidencia de la Junta del Puerto de Palma de Mallorca, de la sustitución de esta preferencia de atraque por un Muelle de Ribera construido en la costa norte de la Rada de Porto-Pi; después de múltiples vicisitudes esta iniciativa cuajó en el Convenio suscrito entre el Ministerio de Defensa y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo suscrito por el Director General de Infraestructura del Ministerio de Defensa y el Director General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras

Públicas en 15 de junio de 1987, en virtud del cual la Junta del Puerto de Palma construiría este muelle de conformidad con el Ministerio de Defensa y una vez construido se afectaría al Ministerio de Defensa con extinción de los pactos sobre preferencias de atraque en la primera alineación del Dique del Oeste y en el Muelle de Ribera en San Carlos.

Tras diversas incidencias menores en relación con los servicios con que debía contar este muelle se produce la desafectación en acta de 31 de mayo de 1994. en que la Autoridad Portuaria de Baleares entrega el Muelle al Patrimonio del Estado para su desafectación del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y ulterior afectación al Ministerio de Defensa. Todos los antecedentes que en extracto se han expuesto se encuentran contenidos en el expediente 155-COP, y en términos más generales, en el 158-COP.

o).- Parcela de 1.140 m² ubicada en el fondo de la Rada de Porto-Pi y que el Ministerio de Marina solicitó para ubicar en ella una herrería de ribera. Los antecedentes son comunes a los que han sido expuestos al tratar del Muelle de Ribera en la costa norte de la Rada de Porto-Pi en la parcela **n** . Estos antecedentes pueden hallarse en el expediente 155-COP y 158-COP. El acta para cambio de afectación de esta parcela, juntamente con el tramo del Muelle de Ribera en San Carlos, fue suscrita en 14 de febrero de 1969 entre el Director del Puerto y el Jefe de la Sección del Patrimonio del Estado de Baleares en representación respectiva del Ministerio de Obras Públicas y del de Hacienda (Expte. 159-COP).

p).- Corresponde a la nueva carretera de acceso al Dique del Oeste cuyos azarosos antecedentes han sido expuestos al tratar de **n** . El acta correspondiente a la entrega de los 8.152 m² que se ocupaban con la carretera en el ámbito de la península de San Carlos afecto al Ministerio de Marina fue suscrita en 11 de julio de 1969 entre el Director del Puerto y el Jefe de la Sección del Patrimonio del Estado en Baleares en representación respectiva del Ministerio de Obras Públicas y del Ministerio de Hacienda (Expte. 158-COP). Hubo también una acción relativa al desalojo de una pieza de artillería en el tramo fronterero al Ramo de Guerra (Ejército que no Marina) sin implicar mutación demanial cuyos antecedentes se hallan en los expedientes 155-COP y E.M.-435.

Parte de esta parcela **p** ocupada por la carretera al dique del Oeste en su inicio, con una superficie de 490,50 m². corresponde a un terreno de CAMPSA que esta compañía pidió permutar en 1.961 con una franja de terreno ocupada por el ferrocarril de Génova. Del total de parcela de CAMPSA de 1.251,25 m². que pidió la Junta de Obras y Servicios del Puerto solo se ocupó la parte de la carretera y el resto sigue hoy de los sucesores de CAMPSA enclavado en terrenos afectos al Ministerio de Defensa y sin interesar a la zona de servicio del puerto. No ha podido hallarse (Exp. COP-6) título de la ocupación de la parcela por la carretera; pero, en todo caso, por los más de treinta años transcurridos desde su construcción, con posesión quieta y pacífica ha operado la prescripción.

q).- Terrenos que no proceden de la expropiación realizada en la finca "Son Nicolau" a D. Rafael Cerdá Morro para la Cantera de San Carlos, sino que fueron entregados en las actas suscritas por el Jefe de Obras Públicas de Baleares, el Director del Puerto y el Jefe del Servicio de Señales Marítimas (Madrid) con motivo de la entrega de los servicios de faros que pasaron de la antigua Jefatura de Obras Públicas a las Direcciones Facultativas del Puerto de Palma y del Grupo de Puertos de Baleares (Comisión Administrativa de Obras y Servicios del Puerto a cargo directo del Estado) en virtud del Decreto de 28 de junio de 1957 (puntos 7º y 8º) y O.M. de 23 de julio de 1957. La parcela de 6.993 m² engloba los edificios y la torre del histórico Faro de Porto-Pí con su torre de señales (Expte. 192-COP) y fotografías del Anexo 1.

r).- Parcela de 5.845 m² ubicada junto al Faro de Porto-Pi y perteneciente al primitivo Muelle de Ribera en San Carlos. Los antecedentes de la entrega a Marina de esta parcela son comunes a los expuestos para las parcelas **n** y **o** y se encuentran en los expedientes 155-COP y 158-COP. El acta de entrega fue suscrita en 14 de febrero de 1969 entre el Director del Puerto de Palma de Mallorca y el Jefe de la Sección del Patrimonio del Estado en Baleares en representación respectiva de los Ministerios de Obras Públicas y de Hacienda (Expte. 159-COP).

s).- Parcela de 973 m² donde se hallan dos edificios y que se encuentra afecta a los Servicios de Sanidad Exterior, siendo propiedad dichos edificios de la Autoridad Portuaria de Baleares y el terreno del dominio público portuario. Ya desde antiguo la Junta de Obras del Puerto construyó dependencias para Sanidad Exterior en el Muelle de la Consigna posteriormente demolidas y en 1925 construyó un pabellón de infectados en el lugar denominado Sa Pedrera antes descrito, que en el año 1961 se hallaba en muy mal estado; por otra parte, la construcción del Paseo Marítimo había cambiado sustancialmente las condiciones de aislamiento de aquel paraje por lo cual se propuso a Sanidad Exterior demoler aquellas construcciones para dejar el solar totalmente libre de obstáculos a lo que se avino la Dirección General de Sanidad en determinadas condiciones que fueron recogidas en el "Proyecto de traslado de las instalaciones de Sanidad Exterior al arranque del Dique del Oeste" redactado por el Director del Puerto con fecha 1º de septiembre de 1961. Construidas las obras y recibidas provisionalmente con fecha 21 de septiembre de 1963 se produjo su ocupación por Sanidad Exterior quien las utiliza desde entonces. (Expte. 537 P.O.).

Todo ello con arreglo al Decreto de 27 de octubre de 1924 (Gaceta del 28) que facultaba a la Junta de Obras del Puerto para la construcción de servicios sanitarios en los puertos.

t).- Parte de la parcela de 54.657,24 m² expropiada a D. Rafael Cerdá Morro en el predio de Son Nicolau en 22 de julio de 1941 con motivo de las obras comprendidas en el "Proyecto modificado de la solución de dique vertical" presentado por D. José Junquera Blanco en el Concurso de proyectos y ejecución de obras del Dique del Oeste en el nuevo Puerto de Palma de Mallorca, celebrado el día 24 de febrero de 1940. (Expte. 193-COP).

u).- Parcela del dominio público portuario ocupada por la Escuela Náutica y de Formación Profesional Náutico Pesquera construida por el Instituto Social de la Marina y con ocupación del dominio público portuario autorizada por O.M. de 25 de abril de 1984 La superficie total con obras es de 3.663 m² de los que 1.116 m² están ocupados por el edificio propiamente dicho siendo el resto público. (Expte. 96-COP).

v).- Las dependencias de Sanidad Exterior se hallaron en un principio en el Espigón de la Consigna en una sala y en espacios cuya ocupación fue autorizada por Real Orden de 21 de junio de 1785; posteriormente y a lo largo del siglo pasado y del presente se realizaron ciertas ampliaciones en el mismo paraje. Al amparo del Real Decreto de 27 de octubre 1924 (Gaceta de Madrid del 27) que facultó a las Juntas de Obras de Puerto para construcción de servicios sanitarios, se construyó, adosada al edificio destinado a servicios de la Junta de Obras del Puerto, en el Muelle Viejo, un inmueble destinado a Sanidad Exterior que se ocupó por los Servicios de Sanidad en 10 de diciembre de 1930 según acta suscrita por el Director del Puerto y el Director de Sanidad Marítima al amparo de la Real Orden de Fomento de 17 de noviembre de 1930 y de la Real Orden del Ministerio de la Gobernación de 29 de noviembre. Con el transcurso del tiempo se puso de manifiesto la necesidad de destinar todo el edificio a los servicios de la Junta del Puerto de Palma de Mallorca y, por otra parte, a modernizar los de

Sanidad Marítima, a cuyo efecto se adaptó un edificio en el segundo Pasaje del Muelle Viejo, frontero a éste, que fue recibido en 23 de junio de 1986 y seguidamente ocupado por los Servicios de Sanidad Exterior según acta de 22 de diciembre de 1987 (Expte. E.M.-128).

w).- Dos parcelas que suman 504 m² y que, juntamente con una adquisición de derechos a un particular allí establecido, forman el solar sobre el que se construyó la "Casa del mar" del Instituto Social de la Marina. La mutación demanial de las dos parcelas para el Ministerio de Trabajo fue autorizada por O.M. de 14 de noviembre de 1975 y el acta de mutación demanial fue levantada en 2 de abril de 1976 debidamente suscrita, previa facultación, por el Delegado de Hacienda en representación del Ministerio de Hacienda y el Director del Puerto en representación del Ministerio de Obras Públicas. (Expte.65-COP).

x).- Se trata de tres adquisiciones de parcelas y edificios ubicados en los que fueron declarados terrenos sobrantes enajenables por Real Orden de 11 de junio de 1900 y contenidos en las parcelas definidas por el Proyecto de Urbanización aprobado por la Dirección General de Obras Públicas en 1º de julio de 1912 según se recoge en el Anexo 0.1; dichas parcelas fueron subastadas en 14 de febrero de 1913 (B.O.P. de 4 de enero de 1913) y la enajenación fue debidamente registrada según sigue:

La segunda manzana (Expte. 127-COP) en el Registro de Propiedad nº 5, Tomo 2.102, Libro 184, Folio 43, Finca 4.375 siendo últimamente propiedad de la Compañía Trasmediterránea.

La tercera manzana (Expte. 128-COP) en el Registro de la Propiedad número 5, Tomo 4.472, Libro 327, Folio 10, Finca 4.376.

La parcela de la segunda manzana fue adquirida por la Autoridad Portuaria de Baleares en escritura de compra-venta otorgada por la Cia. Trasmediterránea en 11 de noviembre de 1994 ante el notario de Madrid D. Antonio Francés y de Mateo. La superficie es de 2.330 m².

El edificio de la tercera manzana fue íntegramente adquirido (salvo la parte concerniente a la casilla de Carabineros que siempre se ha encontrado afecta en cuanto a superficie al dominio público portuario) por la Junta del Puerto de Palma de Mallorca en sendas escrituras de compra-venta otorgadas ante el notario de Palma D. Luis Ortega Costa ambas en 25 de octubre de 1983 y con respectivos números de protocolo 2.742 y 2.743. La primera corresponde a la primera planta del edificio con 1.096 m² y fue adquirida a D. Pedro Salas Garau (Expte. 991-P.O.), encontrándose inscrita en el Tomo 2.676, Libro 209 de Palma I, Folio 122, Finca 5.618; la segunda escritura, también de 1.096 m² correspondiente a la planta baja, fue adquirida a Naviera Mallorquina, S.A. y siete más (Expte. 1004-P.O.), encontrándose aun inscrita con la misma referencia anterior e inscripción undécima; la superficie también es de 1.096 m².

y).- Parcela de 2.014 m², en parte incluida en los terrenos sobrantes de la quinta manzana definida en el Proyecto de Urbanización aprobado por la Dirección General de Obras Públicas en 1º de julio de 1912 y que fue desafectada del Ministerio de Defensa para su ulterior afectación al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en acta de 28 de noviembre de 1991 suscrita por el Delegado de Hacienda en representación del Ministerio de Hacienda y el Presidente de la Junta de los Puertos del Estado en Baleares en representación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La procedencia de las diversas partes de esta

parcela es varia existiendo una adquisición a un particular según se expresa y detalla en la propia acta. (Expte. 130-COP).

Esta parcela se halla adosada a la definida como "cuarta manzana" en la citada urbanización aprobada en 1º de julio de 1912 y, por consiguiente, incluye la calle comprendida -según dicho Proyecto de Urbanización- entre la cuarta y quinta manzanas que ha tenido trascendencia registral por cuanto se reseña así en la inscripción primera de la cuarta manzana del Registro de la Propiedad Palma-I, Libro 136, Folio 38, Finca 4.377. Esta cuarta manzana que ocupa dependencias de la Compañía Trasmediterránea y es propiedad de dicha empresa se recoge con la sigla **D.4.** por estar prevista su próxima enajenación. (Antecedentes en Expte. 129-COP).

z).- Parcela de 350 m² hoy ocupada por el vial continuación del Paseo Marítimo frente al antiguo y demolido Baluarte de Chacón o del Rosario recogida como terrenos sobrantes en el Proyecto de zona de servicio aprobado por R.O. de 17 de julio de 1885 según plano 1.2.3.3.8. del Anexo (0.1) y, a la sazón, correspondiente al camino de ribera que tuvo el Real Consulado de Mar y Tierra y nunca desafectada. En el deslinde del antiguo límite de la zona marítimo-terrestre aprobado por O.M. de 29 de julio de 1943 -recogido en el general aprobado por O.M. de 24 de mayo de 1961 (ver plano 1.2.3.3.3.13. del Anexo 0.1.)- se siguieron los cantiles del antiguo muro o muelle de ribera, no incluyendo este camino o muelle histórico cuya pertenencia a la zona de servicio del puerto recogen los proyectos del siglo XIX. Esta es, pues, la única parcela que resta de los terrenos a la sazón declarados sobrantes, y jamás desafectados, situados frente a la muralla -incluido el terreno procedente de la demolición del Baluarte de Chacón en fecha tardía de 1927- al Consulado del Mar, a la Lonja, al lienzo de Muralla frente al antiguo y demolido Cuartel de Provinciales, a este cuartel y a la Puerta Vieja, al Baluarte del Muelle y a otro lienzo de muralla que incluía la Puerta Nueva. Todos estos espacios, que pueden apreciarse en el citado plano aprobado por R.O. de 17 de julio de 1885, se hallan hoy ocupados por viales, terrazas y el Paseo de Sagrera construido -sin que haya sido hallado título- por el Ayuntamiento en la antigua ribera y en terrenos ganados al mar. Ya en el proyecto de zona de servicio aprobado por O.M. de 18 de diciembre de 1962 (Expte. E.M.-7) no se hizo mención de la condición de sobrantes de estos terrenos situándose la delimitación sin mas justificación como está ahora según se observa en el Plano 2.3. En el presente Plan se sigue el mismo criterio.

1.6.2.2.- Zona de agua.-

En la zona de agua se produce una importante desafectación cual es todo el espacio comprendido entre el paralelo 39º 31' 73" N. y la línea que une el Cabo de Cala Figuera con el Cap Enderrocat amén de los espacios de la bahía correspondientes al oeste del meridiano 2º 37,1' E. ó a zonas cuyo veril sea inferior a diez metros no ubicadas frente a la zona de servicio del puerto tal como se define en los planos de las Hojas n.ºs. 2 y 4 del Documento 2, por comparación de una con otra. Se vuelve pues, en parte, a la Zona II aprobada por O.M. de 23 de diciembre de 1966 (B.O.E. de 27 de enero de 1967)

Se debe esta desafectación a una doble circunstancia, a saber:

a) la experiencia producida por la ampliación que tuvo lugar por Resolución del Ilmo. Sr. Director General de Puertos y Costas de 21 de abril de 1982 (B.O.P. de 12 de junio de 1982), aconseja no extender tanto la Zona II de las aguas del puerto ya que, aun cuando las batimétricas permitan un fácil fondeo en la bahía, no resulta éste tan frecuente en la parte

alejada del puerto y b) el fondo en zonas alejadas no implica generalmente utilización de las instalaciones portuarias y, por otra parte, su control y gestión son difíciles.

1.7.- DELIMITACION DE LA ZONA DE SERVICIO.-

Conforme al punto 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. Todo ello conforme a las Hojas de Planos n^os. 4 y 5.

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.-

En el sentido de este a oeste se inicia en la línea de agua del ribazo adyacente a la margen derecha de la desembocadura del Torrente Gros, escollera de protección excluida, para seguir por esta línea de agua y la de los escollerados de protección del muro de defensa en ella dispuesto, con amplitud que variará en función del nivel del mar y de su estado de agitación, hasta alcanzar las instalaciones portuaria de Caló D'en Rigo, por cuyas líneas de escollerao sigue y cantiles de muelles interiores, para proseguir por el ribazo comprendido entre el Caló D'en Rigo y Portitxolet, en cuya playa se constituye por la línea de agua también variable en función del nivel del mar; prosigue por los escollerados de Sa Roqueta en el Portitxol y los cantiles de las diversas obras portuarias construidas en la ribera de este surgidero, para alcanzar la desembocadura del Torrente de Bárbara en que la línea discurre por el labio de la rampa de la desembocadura y prosigue por los escollerados de protección de la ribera hasta las instalaciones portuarias de Troneras y escolleras de los diques de protección de este paraje; se prosigue por los ribazos de Troneras y playa de Ca'n Pere Antoni, por su línea de agua, hasta las instalaciones de la Punta del Gas, rodeando las escolleras y embarcadero de dicho paraje y prosiguiendo por la línea de agua de las escolleras de la protección del tramo comprendido entre dicha Punta del Gas y el Muelle Viejo; prosigue el límite por la línea de agua de las escolleras del Dique de Levante, cantiles de los Muelles Interiores de dicho dique y del Contramuelle Mollet, Dársena de San Pedro, Paseo Marítimo, Muelles de Poniente hasta alcanzar el tacón Sur de Paraires, donde termina dicho borde marítimo en la confluencia de la verja que limita los espacios terrestres con la Estación Naval de Porto-Pi. Prosigue en el punto en que la verja de dicha Estación Naval alcanza el ángulo de los Muelles de Ribera en San Carlos para proseguir por el cantil de dicho muelle, el Muelle Adosado al Dique del Oeste, las escolleras interiores de la tercera alineación; la línea de agua de las escolleras exteriores del Dique del Oeste; y, por último, la línea de agua de la costa natural que se desarrolla a continuación del escollerao de bloques de la primera alineación del Dique del Oeste por las rocas y playa existentes hasta alcanzar la Punta Des Grells, precisamente en el punto en el cual la línea de prolongación del límite del recinto del acuartelamiento de la Guardia del Rey corta la línea de agua.

1.7.1.2.- Borde terrestre.-

También siguiendo el sentido contrario al de las agujas de un reloj recorriendo el litoral de Este a Oeste se describirá el borde terrestre de la zona de servicio de tierra, conforme a la Hoja de Planos nº 5, basándose la descripción en el actualmente aprobado y señalando con referencia a los vértices de dicha línea de zona de servicio aprobada, los puntos en que experimenta variación; el replanteo de los puntos y líneas que corresponden al límite de tierra de la zona de servicio terrestre actualmente aprobada se define en la Hoja de Planos nº 3 (con expresa referencia a los deslindes parciales originarios cuyos planos de detalle se recogen en el epígrafe 1.2.3.3) y con referencia a la numeración de este replanteo de mojones -que sigue una serie numérica correlativa en el sentido antes indicado- se reseñarán las variaciones que se experimentan. En la margen derecha de la desembocadura del Torrente Gros el límite queda definido por el punto de encuentro de las líneas de agua del ribazo costero y del escollero de encauzamiento de dicho torrente y por los vértices 1, 2 y 3 que especifican dicho límite tras haberse construido por la Demarcación de Costas las obras de encauzamiento y defensa que a continuación siguen hacia el Este en el paraje denominado “Ciudad Jardín”; a continuación la línea sigue el trasdós del muro de defensa hasta el vértice nº 12; pero entre los vértices 7 y 8 y frente a la calle Josep Amengual se excluye de la zona de servicio el espacio rectangular y semicircular ocupado por la “Torre de los Vientos” realizada por la Demarcación de Costas como obra accesoria al Paseo Marítimo de la calle Vicario Joaquín Fuster, que ya fue excluida de la zona de servicio anteriormente; entre los vértices nº 12 y 21 la línea recorre a haces exteriores, el murete de la verja de cierre del recinto de la Dársena (Club Molinar de Levante) del Caló de’n Rigo; entre los vértices 21 y 23 el borde de tierra del escollero de defensa; entre los vértices 23 y 30 se retoma el trasdós del muro de defensa; el tramo entre vértice 30 y 31 se corresponde con el actualmente aprobado salvo en el ancho de terraza frontera al vértice 31; entre los vértices 31 y 43 el límite de la zona de servicio se pasa al borde interior de las actuales aceras y confluencia con los pretilos de las terrazas excluyendo el espacio ocupado por éstas frente a los inmuebles existentes en el paraje de Sa Roqueta del Portitxol; entre los vértices 43 y 60 se mantiene el actual límite conforme a los bordes de terrazas, cerramiento del Club Portitxol o parterre de carretera, según plano; entre los vértices 60 y 63 el límite se dispone por el borde de los parterres que rodean el Portitxol y el borde exterior, es decir del lado del mar, de la calzada del nuevo vial general, excluyendo la superficie del polígono irregular definido por dicho borde de la calzada y el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre entre los mencionados vértices; entre los vértices 63 y 73 el borde se ajusta al paseo peatonal proyectado para el adyacente “Polígono nº 2”, agregando a la zona de servicio las franjas comprendidas entre dicho borde de paseo peatonal y el antiguo límite de la zona marítimo-terrestre o bien, aquellas que, procediendo de los terrenos privados incorporados al “Polígono nº 2” se hallan comprendidas entre dichos límites pero anteriormente ocupadas por el vial que tuvo la Jefatura de Carreteras y sustituido por el nuevo general ubicado al norte del mencionado “Polígono nº 2”; entre los vértices 73 y 77 la línea sigue el borde de tierra de la pista de bicicletas y se excluye de la zona de servicio el vial peatonal comprendido entre el actual límite de la zona de servicio y dicha pista de bicicletas de la Autoridad Portuaria de Baleares; entre los vértices 77 y 94 se sigue el borde del lado del mar de la acera, con su pretil, de la autovía al aeropuerto (dependiente hoy del Consell de Mallorca) en coincidencia con el actual límite de la zona de servicio; entre los vértices 94 y 95 se produce una transición de la línea que pasa del paramento del lado del mar del banco-pretil de la acera de la autovía a la parte baja del bordillo de dicha acera y se incluye en la zona de servicio la acera afectada por la intersección del acceso a los Muelles Comerciales; entre los vértices 95 y 128 la línea se adapta a la parte baja del bordillo de la acera o parterre de la parte del mar del genéricamente denominado “Paseo Marítimo” siguiendo su alineación en los tramos interrumpidos por acceso al Muelle de la Lonja y al Contramuelle Mollet; se excluyen la totalidad de terrenos comprendidos entre el actual límite y esta línea a excepción de las superficies ocupadas por

los edificios de Capitanía Marítima y Aduana que permanecen en la zona de servicio como enclaves aislados en terrenos ajenos a esta zona; entre los vértices 128 y 134 la línea se retranquea –excepto el saliente señalado en el plano 5.8- hacia el mar hasta la parte de tierra de los ángulos de los alcorques cuadrangulares de las palmeras del Muelle de Ribera; entre los vértices 134 y 150, frente al Auditorium la línea es tangente a los bordillos extremos del aparcamiento de autobuses del lado del mar, quedando estos aparcamientos -y el acceso al Muelle de embarcaciones de excursiones o de tráfico local- dentro de la zona de servicio; entre los vértices 150 y 159 la línea sigue la parte baja del bordillo de la acera o parterre del lado del mar del Paseo Marítimo; entre los vértices 159 y 174 se sigue la línea definida por los ángulos de la parte de tierra de los alcorques cuadrangulares de las palmeras –excepto los dos salientes señalados en el plano 5.9- hasta el último del paraje de La Cuarentena en que la línea vuelve a retranquearse para alinearse con la parte baja del bordillo de la acera; entre los vértices 174 y 191 se sigue la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar del Paseo Marítimo, para, a la altura de este último vértice atravesar perpendicularmente el Paseo Marítimo; entre los vértices 191 y 227 el límite de la zona de servicio se adapta, con ligeras modificaciones del actual, a las lindes de las parcelas catastrales incluyendo los parterres laterales y jardines que de hecho forman parte de los dispuestos por la Autoritat Portuària en los parajes de Nazaret y Ca'n Barbarà; entre los vértices 227 y 235 el límite sigue la perpendicular a la calzada del Paseo Marítimo trazada desde el 227 hasta alcanzar la parte baja del bordillo de la acera del lado del mar para seguir este bordillo hasta el inicio del carril de aceleración para la incorporación del tráfico procedente del Muelle de Poniente; entre los vértices 235 y 259 el límite, entre la parte baja del bordillo de la acera del Paseo Marítimo de la parte del mar -a excepción del paso superior del acceso a los Muelles de Poniente- sigue el borde del citado carril de aceleración en su lado de tierra, quedando íntegramente en zona de servicio la obra de este paso con sus estribos; entre los vértices 259 y 279 el límite está constituido, por una parte, por la parte baja del bordillo de la acera de la parte del mar del Paseo Marítimo o bien de su prolongación virtual en el acceso rodado al Muelle de Paraires, y, por otra parte, entre el vértice 268 279 por el lado del mar, de la verja de cerramiento actual, permaneciendo la acera en la zona de servicio; en este paraje, frente al vértice 268 el límite de la zona de servicio del Muelle de Paraires queda establecido lateralmente en la verja de separación con el Muelle de Portopí del Ministerio de Defensa; entre los vértices 279 y 288 el límite corresponde a la acera -con todo su andén y su prolongación virtual en los accesos a Marivent y Cuarteles- a lo largo de la verja del nuevo acceso al Dique del Oeste; en el vértice 288 se cierra hasta la línea de agua con la perpendicular trazada por este punto a la línea del 287 y 288; del vértice 288 se pasa en esta descripción al 292; entre los vértices 292 y 324 hay un tramo en que el límite actual no varía, siguiendo las verjas y cierres del Ministerio de Defensa; entre los vértices 324 y 326 el límite sigue el borde interior de la parcela afecta a Sanidad Exterior; y entre los vértices 326 y 336 en que el límite varía en relación con el actual y corresponde a la acera, con todo su andén, del nuevo acceso al Dique del Oeste a lo largo de la verja de cerramiento con los terrenos del Ministerio de Defensa y hasta los accesos al Castillo de San Carlos y Muelles de Portopí.

1.7.2.- ZONA DE AGUA.-

La zona de agua se subdivide en dos: Zona I y Zona II, tal como previene el punto 7 del artículo 15 de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Esta Zona II se halla acorde con la primitivamente fijada por O.M. de 23 de diciembre de 1966 (B.O.E. de 27 de enero de 1967), reduciéndola incluso en aquellos parajes no fronteros a la zona de servicio terrestre en el espacio de espejo de agua con veril inferior a 10 m.; en el plano adjunto se recoge cual fue la Zona II de las aguas del puerto aprobada por la citada O.M. de 23 de diciembre de 1966, que fue modificada por la de 21 de abril de 1982

(B.O.P. de 12 de junio de 1982), al ampliarla hasta la línea de Cala Figuera a Cap Enderrocat y hasta hoy vigente.

1.7.2.1.- Zona I.-

Queda definida por la ribera constituida por los cantiles de los muelles y labios de rampas de varaderos comprendidos entre el morro del Dique del Oeste y la extremidad sudoccidental del escollero exterior del Dique de Levante y por la línea recta que une la baliza del morro del Dique del Oeste con el extremo Noreste del Muelle Exterior del Dique de Levante; se suma a esta zona el espejo de agua del Surgidero del Portitxol comprendido entre los morros de los diques de Sa Roqueta y de Troneras así como el de la pequeña dársena de Caló D'En Rigo entre el morro de su dique de abrigo y el del pequeño contradique.

1.7.2.2.- Zona II.-

La Zona de aguas II viene definida por los bordes de mar abierto y los fronteros a tierra.

1.7.2.2.1.- Definición del borde en mar abierto.-

El borde de la Zona II en mar abierto viene definido por el paralelo de Las Illetas de 39° 31,73' N., y el meridiano 2° 40,9' E. hasta alcanzar la línea paralela al dique de levante de encauzamiento del Torrente Gros que pasa por el vértice 1 de la descripción del borde terrestre en la parte de levante y el meridiano de la Punta de's Grells de 2° 37,1' E. por la parte de poniente, continuando por el veril 10 hasta alcanzar el paralelo citado de Las Illetas.

En esta definición se ha tenido en cuenta parte del informe emitido por la Dirección General de Costas, a la vista del “Estudio para la determinación de la naturaleza del fondo submarino de la futura Zona II de las aguas del Puerto de Palma de Mallorca” realizado por la Empresa ESTOP, y que forma parte del expediente.

1.7.2.2.2.- Limite del borde frontero a tierra.-

El borde de la Zona II frontero a tierra está constituido por la línea de agua de la zona terrestre entre la Punta D'Es Grells y la desembocadura del Torrente Gros a excepción de los tres espejos de agua correspondientes al Puerto Comercial, al Surgidero del Portitxol, y al Caló D'En Rigo en que la Zona II es contigua a la Zona I en las bocanas de entrada de las respectivas Zonas I.

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 aprobado 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 contemplan 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.

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 cinco 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, almacencillos 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.

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 áreas 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 relacionado con este tipo de flota y sus peculiares usuarios, amén de las de tipo lúdico que tan frecuentemente les van unidas y que permite el punto 6 del artículo 3 de la Ley 27/92 de 24 de noviembre. Incluye tanto instalaciones de la A.P.B. como las construidas y/o gestionadas por concesionarios.

1.8.2.4.- Complementario.-

Se incluye en este uso cuantos no han sido específicamente recogidos en los tres anteriores y que conciernen a eventuales concesiones de segunda línea, a edificios de oficinas de la Administración o de empresarios con actividades de tipo comercial o industrial censados en el puerto, a aparcamientos generales, a instalaciones de mantenimiento, reparación o invernaje de embarcaciones menores o de recreo, a motivos ornamentales, jardines o servicios comerciales, cuales son instalaciones de bombeo, estaciones transformadoras, establecimientos meteorológicos o de salvamento, e instalaciones para establecimientos de tipo lúdico idóneas para la Ciudad y acordes con el punto 6 de la Ley 27/92 de 24 de noviembre. Su línea de atraque, en su caso, podrá destinarse a embarcaciones menores sean de pasajeros, sean de recreo.

1.8.2.5.- Protección o defensa.-

Tramos de costa inmediatos a las instalaciones portuarias, o intercalados, donde se prevé el mantenimiento de su actual uso y configuración física -si no pueden quedar afectados por alguna reserva- para proteger o defender a las actuales instalaciones, o a sus accesos, de efectos no favorables procedentes de utilizaciones del dominio público no controlados por la Autoridad Portuaria. Conforme al Plan Especial su edificabilidad es nula sin perjuicio de que puedan autorizarse o disponerse construcciones temporales o estacionales, o colocarse elementos muebles, relacionados con el uso propio de la ribera o aguas de la Zona II contigua. Todo ello sin perjuicio de la realización de actividades medioambientales que se entiendan convenientes por quien corresponda.

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 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 trasbordador (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 para servicios a los usuarios. 4.- Establecimientos para actividades de tipo lúdico.

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 lúdicos o sin especificar pero correspondientes a conceptos 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 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 (realización de actividades medioambientales), 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 uso 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 los correspondientes planos aquellos edificios que de un modo predeterminado se encuentran ya construidos o en una previsión de construcción.

Por consiguiente el no consignar expresamente este uso en las demás infraestructuras, como son la 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:

1°.- 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".

2°.- 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".

3°.- 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 de los usos básicos "COMPLEMENTARIO" o "PESQUERO" 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:

1°.- 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).

2°.- 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.

3°.- 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 incluibles en puntos anteriores.

7º.- Otras.-

Aquellas de carácter muy especial y de obligada instalación en el puerto por razones funcionales o portuarias (desagües, canalizaciones, excluidas las eléctricas, etc.) 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 zonas costeras de dominio público donde no puede existir ningún tipo de edificación. Se hallan en cualquiera de las cinco zonas de los usos básicos. Se subdivide en las siguientes:

1º.- Suelo viario.-

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

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

2º.- Zonas ajardinadas.-

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

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

3º.- 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, las restingas 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 y delimitación o señalización acorde de la Zona II de las aguas del puerto.

4º.- 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.

5º.- Otros.-

Se incluyen estos usos de los espacios libres de edificación aquellos otros que no puedan tener cabida en los conceptos anteriores.

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 cinco usos básicos que han sido antes enumerados y definidos. Los 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, que lleva un número para cada área.

Aunque se hayan citado 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 peculiar importancia que el Área 1 de uso básico comercial se halla en gran parte conceptuada como de reserva ya que ha de iniciarse el espacio correspondiente a las operaciones según la zona ajustadamente a las previsiones del Plan Especial en trámite; en cuanto al área de uso complementario, aun cuando su fin genérico es común, tiene de hecho su peculiaridad según la zona; así en la Sur predomina el servicio complementario a las embarcaciones menores para mantenimiento y conservación; en la Norte predominan los servicios y oficinas de las Administraciones Públicas, como son la Capitanía Marítima, la Autoridad Portuaria de Baleares y la Aduana.

En el cuadro se distingue cuando la superficie del área está estrictamente afecta al uso básico, llamándola "propia", cuando 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 a efectos de cómputo superficial, corresponde propiamente a usos generales como puedan ser viales que la atraviesan, zonas de protección de escolleros, canalizaciones de servicios, etc., con un efecto general en todas u otras áreas portuarias, se reseña como "común"; las superficies inherentes a cada uno de los usos básicos y, a su vez, los que corresponden a cada una de las áreas dentro de este uso básico se exponen separadamente, para, al final del cuadro, totalizar la superficie de la zona de servicio del puerto afecta a los diversos usos.

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 0.- Planos que se citan en el Epígrafe 1.2.3.3. de la Memoria.

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 Palma de Mallorca 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 han venido sirviendo de soporte a buena parte del límite de la actual zona de servicio aprobada, habiendo intervenido en la redacción -con adecuación a los criterios señalados por el Director D. Ángel Matías Mateos, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos-, el Jefe de Departamento D. Fernando Berenguer Reula, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, el Arquitecto Técnico Jefe de la pertinente Unidad de Planificación Física de la Autoridad Portuaria de Baleares, D. José I. Arroyo Cabeza, y han 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 Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Catalunya D. Juan Salvador Iriarte.

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 Enriquez 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 D^a 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. Palma de Mallorca. Rafael Soler Gayá.

- "Porto Pí a la Badía de Palma de Mallorca". Arxiduc Lluís Salvador d'Haboburg-Lorena. Traducció Mateu Cabot. Edicions Cort 1994. Edición original en alemán en Praga. 1914.

- "Història de Mallorca".- Jaume Alzina; Aina Le-Senne; Camil.la Blanes; Antoni Limongi; Pere Fiol; Antoni Vidal; Editorial Moll. 1989. Palma.

- "Les Illes Oblidades".- Gastón Vuillier,. Traducción de Nina Moll Marqués. Editorial Moll. 1990. Palma.

- " Evolució Urbana i Topografia de Madina Mayurqa". M^a Magdalena Riera Frau. Ajuntament dePalma.

- "Descobrint la Mediterrània".- Joan Miquel Fiol Giscagré.- Miquel Font. Editor. Mallorca.

- "Noticias y Relaciones Históricas de Mallorca" Siglo XIX.- Juan Pou Muntaner.- Sociedad Arqueológica Luliana. Palma de Mallorca. 1992.

- "150 Anys d'Obres Públiques a les Illes Balears". Colección de monografías editadas por Sa Nostra, Obra Social i Cultural, y por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Monografía de Rafael Soler Gayá, "Un Segle i mig dels ports a les Balears". Palma de Mallorca. 1996.

Palma de Mallorca, a 31de octubre de 2.003

El Director,

El Jefe de Departamento,

El Jefe de División,

Ángel Matías Mateos

Fernando Berenguer Reula

José I. Arroyo Cabeza