



VII. LA ORDENACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

1. LA POSICIÓN DE PARTIDA. LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA CON RELACIÓN A LOS PUERTOS Y LA PLANIFICACIÓN PROPIA DEL ÁMBITO PORTUARIO	VII. 3
2. EL PUERTO DE SEVILLA Y EL NUEVO PLAN	VII. 6
• La incorporación de antiguos espacios portuarios a la Ciudad	VII. 8
• Zonas de ampliación del Puerto	VII. 9
• El Puerto de Sevilla y la movilidad transversal de la Aglomeración	VII.10
• La modernización de la infraestructura de comunicaciones del Puerto	VII.10
• El Plan Especial del Puerto	VII.11
• El Área Logística del Puerto de Sevilla	VII.11

VII. LA ORDENACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO

1. LA POSICIÓN DE PARTIDA. LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA CON RELACIÓN A LOS PUERTOS Y LA PLANIFICACIÓN PROPIA DEL ÁMBITO PORTUARIO

Nadie duda que los puertos constituyen, por su organización administrativa y por sus propias actividades, una unidad funcional específica. Es decir, un conjunto de actividades articuladas en una estructura funcional y física unitaria, condicionada por imperativos técnicos referidos, básicamente, a cuestiones de dinámica litoral o fluvial y las tecnologías del transporte. Pero estas unidades son sistemas complejos de elementos que, por ejemplo, en el ámbito físico, incluyen construcciones marítimas, vías de comunicación terrestres (carreteras, ferrocarriles, internos y de conexión con el exterior, etc.), edificios de múltiples usos (administrativos de la autoridad portuaria, de empresas, talleres portuarios, almacenes, industrias, etc.), áreas de almacenamiento libres, áreas de aparcamiento de vehículos pesados y ligeros, servicios (terrestres y marítimos), etc.

Este carácter unitario pero complejo, física y funcionalmente entendido, exige un tratamiento espacial y urbanístico también unitario. Es decir, entendemos que el espacio portuario debe ser abordado urbanísticamente como un espacio específico y, por tanto, no puede ser tratado como el conjunto de la ciudad o del territorio municipal. El espacio portuario constituye en definitiva una unidad espacial, funcional y urbanística específica.

De la consideración del puerto como parte de la ciudad se concluye, un axioma simple, pero paradójicamente cuestionado hasta hace poco tiempo: que las determinaciones del planeamiento urbanístico general que ordena íntegramente el territorio municipal deben abarcar también el espacio portuario en tanto que parte integrante término municipal.

El carácter funcionalmente específico del espacio portuario ha condicionado también la mayor o menor permeabilidad de sus recintos, en los que su control es una exigencia inevitable (recintos aduaneros, depósitos de mercancía al aire libre, etc.) o muy recomendable por los conflictos funcionales que puede provocar el libre acceso público (problemas circulatorios y de aparcamiento, necesidad de incrementar la vigilancia circulatoria y de accidentes, etc.).

En este sentido, la tecnificación que experimenta el transporte marítimo en las últimas décadas (estandarización-containers, aumento del tamaño y calado de las embarcaciones, especialización de las instalaciones, etc.) acentúa todavía más la «especialización» del espacio portuario y plantea exigencias de organización que, en principio, parecen alejarse todavía más de la ciudad, no sólo espacialmente sino en cuanto a su compatibilidad funcional. Los espacios portuarios serían según esa tendencia espacios cada vez más especializados y exigirían una gran exclusividad, acentuándose su carácter monofuncional.



Pero nadie puede dudar ya que en el espacio físico de un puerto de interés general existen unas competencias concurrentes: competencias portuarias y competencias urbanísticas. Esta concurrencia es reconocida en la propia LPEMM, en concreto dispone su art.36.b que la ordenación de la zona de servicio del puerto y de los usos portuarios corresponde a las Autoridades Portuarias, pero, "en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo". Por su parte, el art.37.1.d de la Ley de Puertos manifiesta que para el ejercicio de las competencias atribuidas, las Autoridades Portuarias, tendrán la función de ordenar los usos de la zona de servicio del puerto, y planificar y programar su desarrollo "de acuerdo con los instrumentos de ordenación del territorio y de planificación urbanística aprobados".

Por tanto, el espacio portuario está sometido a una concurrencia legislativa de competencias que responde al carácter complejo de las relaciones puerto-ciudad, y de la que derivan dos autoridades condenadas a entenderse: la portuaria y la urbanística.

Las posiciones de la Autoridad Portuaria en el pasado, celosa de sus competencias, unida a unas posiciones débiles de los Municipios, es muy posible que sean la causa que hayan propiciado en el pasado la ausencia de pronunciamientos urbanísticos por parte de los Ayuntamientos sobre el espacio portuario (salvo en cuestiones puntuales o de detalle) y en definitiva su olvido por parte no sólo del planeamiento sino también de la urbanística en general, donde son escasísimas las referencias a un espacio tan singular y tan estratégico.

Pero, esta situación de espacio en blanco, desde el punto de vista urbanístico, está cambiando rápidamente. De hecho, puede decirse que, aun manteniéndose en gran parte la ignorancia del puerto en numerosos planes generales, el espacio portuario es hoy un espacio codiciado por la ciudad y sobre el que existe una gran "presión urbanística"; presión urbanística que no debe entenderse en el sentido especulativo o densificador que tradicionalmente se aplica a la expresión, sino en el sentido de la existencia de usos urbanos que compiten por el espacio del puerto. Esta situación de presión se debe a una variada gama de factores técnico-económicos, culturales y políticos, y se concreta de forma desigual sobre los diferentes puertos, según su situación y las características particulares, tanto del puerto, como del ámbito geográfico y sociocultural en el que se ubica.

A esta situación contribuye también una inflexión en los aspectos ambientales, de gran importancia para el debate que nos ocupa, que se traduce en una mayor valoración de lo cualitativo frente a lo cuantitativo, basada en la conciencia de lo limitado de los recursos, y que se traduce en una serie de nuevas actitudes frente al medio natural y construido.



VII. 4

NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANISTICA

Estas nuevas actitudes se reflejan y se ven impulsadas por los cambios metodológicos que se vienen produciendo simultáneamente en la elaboración de la planificación urbanística y territorial, y que consideran el territorio y la ciudad, no como datos neutros sobre los que se proyecta un determinado programa económico y social, sino como topografías activas que poseen ciertas cualidades o aptitudes y plantean exigencias propias. Esta actitud metodológica lleva inexorablemente a la consideración de posibles usos alternativos a los existentes en función de su idoneidad respecto al "lugar", lo que conduce a una posible puesta en cuestión de los usos existentes.

En este contexto, el espacio portuario próximo a la ciudad se sitúa en el punto de mira de numerosas expectativas de mejora urbanística de nuestras ciudades, ya que posee cualidades innegables para ello: de situación urbana, a menudo en el centro de la ciudad; de calidad ambiental y cultural; borde del agua con construcciones e instalaciones antiguas de interés; de propiedad y precio, al ser propiedad pública; de accesibilidad, de amplitud, etc.

Los temas principales de este diálogo son fácilmente identificables. Por parte de las ciudades se reclama, bien la cesión de algunas áreas portuarias obsoletas, bien su utilización para usos urbanos y, en general, la permeabilización de los puertos, la eliminación del efecto barrera, de cara a permitir a la ciudad "frentes de agua". Por parte de los puertos no parecen existir reclamaciones especiales, como no sean las ya clásicas de sus accesos, tema clave para una buena conexión del puerto con su hinterland, o la incesante necesidad de "tierra firme".

En principio, estos diálogos puerto-ciudad están cristalizando, sobre todo, en operaciones de remodelación portuaria, que tienen como objetivo su adecuación a otras funciones urbanas. Es decir, estos diálogos no se están reflejando de forma global en el planeamiento, en el sentido de propiciar una planificación urbanística que considere el puerto como un elemento de su estructura que debe analizarse en sus exigencias y en su ordenación interna, sino que las más de las veces, el diálogo se establece, no en términos de planeamiento, si consideramos el planeamiento como forma de intervención global sobre el espacio urbano o sobre el territorio, sino más bien, en términos de uso o dominio de una parte del espacio portuario.

De manera que las actuaciones que derivan de estas relaciones ciudad-puerto, son operaciones puntuales, en general directamente constructivas, y que adquieren, por tanto, la forma de proyectos más que de planes. En realidad no se hace planeamiento del espacio portuario, ni se incorpora este espacio como parte del planeamiento urbano. De alguna forma sigue considerándosele y tratándolo como un espacio "especial", que no se incorpora a la ciudad, y al que únicamente se le demanda la cesión y, a veces, la remodelación de alguna de sus áreas.

- Pero entendemos que este diálogo, que indudablemente se ha producido, no ha llevado a la desaparición de las barreras "urbanísticas" entre puerto y ciudad. En lo que respecta a las ciudades, porque urbanísticamente no han sabido, probablemente, aceptar e incluir en sus planes al espacio portuario como un espacio urbano, que requiere ser tratado al mismo nivel que los espacios industriales, los residenciales, etc., a los que el planeamiento considera en sus exigencias de accesibilidad, ordenación, dotaciones, etc. Y por lo que respecta a los puertos, porque no han sabido, quizás, abrirse a la planificación urbanística, a la racionalización de los usos del suelo y de la disposición de las edificaciones, no habiendo comprendido las ventajas que de ello pudieran derivarse para la gestión del puerto, y manteniendo una actitud de recelo frente a los Ayuntamientos.

En definitiva, estamos todavía en los inicios de un proceso de acercamiento del puerto y la ciudad en el aspecto urbanístico que querríamos llevar en Sevilla mucho más lejos, a una estrecha colaboración en la que las necesidades y posibilidades de ambos se imbriquen en un proceso de planeamiento concertado. Un proceso de planeamiento concertado que:

- Debe tener claro el modelo de aprovechamiento portuario, que en última instancia deriva de una concepción global de la organización territorial más adecuada al conjunto de la sociedad, analizando:
 - De un lado, el papel del Puerto en el desarrollo urbano y regional, y en este sentido analizar las actividades que tienen relación con la actividad portuaria y el tipo de ligazón que tienen, al objeto de evaluar la capacidad real de colaboración entre ellas.
 - De otro lado, analizando el servicio real que el Puerto presta a las distintas comunidades territoriales o grupos económicos, que debe ser clarificada, a los efectos de determinar cuales de dichas comunidades o grupos deben soportar los costos financieros, ecológicos, sociales, etc. y obtener los beneficios de la existencia y desarrollo del puerto.
- El reconocimiento por parte de la Ciudad de la importancia que para ella tiene contar con una infraestructura de las características de un puerto, contribuyendo de forma decidida a su potenciación, perfeccionamiento y ampliación, procurando que los recursos que en tales operaciones se movilicen sirvan para una correcta y respetuosa integración entre el Puerto y la Ciudad.
- A la reconsideración del viejo y trasnochado hermetismo e impermeabilidad de los recintos e instalaciones portuarias, como actitud imprescindible e ineludible que puede hacer posible cultas y modernas operaciones para una nueva historia, más equilibrada, solidaria y sostenible, de una ciudad portuaria como Sevilla.

Por ello se propone realizar una lectura positiva de la legislación vigente en materia de urbanismo y de puerto, que facilite el encuentro y solución concertada de la ordenación del espacio portuario.

En este sentido, no puede olvidarse que la Ley de Puertos establece en su art. 18.1 la obligación para los Planes Generales de calificar la zona de servicios de los puertos de interés general como sistema general portuario, a desarrollar a través de un Plan Especial o instrumento equivalente (art.18.2). Esta determinación legal viene a reconocer la importancia e influencia del espacio portuario sobre la ordenación del territorio municipal: de una parte, el planeamiento general no puede desconocer la existencia del puerto sino que éste debe estar incluido en el Plan, de otra, su presencia es tan determinante, al tratarse de una infraestructura básica del territorio, que merece la calificación de sistema general, integrándose en la estructura general y orgánica del territorio del planeamiento general. Esta estructura define el modelo territorial adoptado por el Plan General, y es la decisión más sustantiva y propia de éste.

Por tanto, el Puerto ha de calificarse de Sistema General Portuario, que como tal Sistema General de Uso Portuario dentro de la categoría de Sistema General de Transportes e Infraestructuras Básicas conjuntamente con el Aeropuerto y los grandes centros de transportes. Incluso puede adoptarse la decisión, como lo hace este Plan General, que sea un espacio sin clasificación urbanística, por tratarse de un Sistema General Supramunicipal y de carácter Singular conforme a la habilitación que realiza el art.44 de la LOUA en su párrafo segundo.

Por otra parte, la delimitación legal de la zona de Servicios alcanza a la totalidad de la lámina de agua de la Dársena del Puerto, la totalidad de la lámina de agua del río Guadalquivir y los enclaves de ribera afectos. No obstante, el río cumple además de funciones vinculadas a la explotación portuaria, otras de carácter territorial, ambiental etc.

En cuanto Sistema General, de una gran complejidad, la Ley de Puertos dispone que ha de ordenarse mediante un Plan Especial. Pero el hecho de que para establecer la ordenación pormenorizada del espacio portuario sea necesario recurrir a la formulación del Plan Especial, en ningún caso puede llevar a la conclusión de que al Plan General le está vedada la posibilidad de establecer determinaciones sustantivas sobre la zona de servicios más allá de la simple atribución del uso global de sistema general portuario.

El Plan General está legitimado para establecer otro tipo de determinaciones complementarias que guiarán la redacción del Plan Especial. Es importante destacar como el Plan Especial al que alude la Ley de Puertos tiene naturaleza urbanística, cuya tramitación y aprobación corresponde a la Administración Urbanística.

Se trata en definitiva de un Plan Especial de desarrollo de las previsiones del Plan General acerca de un determinado sistema general, en este caso el portuario. Y esta configuración de las relaciones entre uno y otro responde a un esquema ya clásico en la planificación urbanística, esto es, el de la complementariedad Plan General - Plan Especial. Por tanto, la posición del Plan Especial de la Zona Portuaria con respecto al Plan General es idéntica a la que tienen el resto de los Planes Especiales de naturaleza urbanística hacia el planeamiento general. En este sentido, los Planes Especiales -sea cual sea su finalidad- no pueden clasificar suelo ni alterar el resto de los elementos de la estructura general y orgánica del territorio.

Por ello, el Plan General está legitimado para establecer todas aquellas determinaciones que garanticen la adecuada integración del sistema general portuario en la ciudad. En este punto adquieren una especial significación la resolución desde el planeamiento general de aquellos aspectos en los que las relaciones puerto-ciudad llegan a ser más intensa, en concreto en lo relativo a la determinación de los accesos desde el sistema general de comunicaciones y a la forma de resolverse el contacto físico del puerto con el resto de la ciudad.

Así el Plan General no sólo puede sino que debe determinar los enlaces viarios del Sistema portuario con la red general de comunicaciones para garantizar la correcta accesibilidad de esta infraestructura logística.

Pero también se encuentra especialmente legitimado el Plan General para analizar y formular propuestas respecto de aquellos ámbitos de la zona de servicios en los que los usos concretos que se vienen desarrollando producen disfuncionalidades en la ciudad. Si de este análisis se deduce que lo conveniente para la Ciudad sería la descalificación como Sistema General Portuario de una parte de la zona de servicios (y siempre con la garantía de que ello no pone en peligro la funcionalidad del puerto), es evidente que esta propuesta debe plantearse en el proceso de redacción del planeamiento general, si bien no alcanzará efectividad hasta tanto no se produzca la alteración formal de la delimitación de la zona de servicios por parte del órgano competente para ello. También pueden formularse otro tipo de propuestas urbanísticas, que sin necesidad de alterar la delimitación de zona de servicios, pueden posibilitar la integración urbana de aquellos espacios portuarios más implicados en la Ciudad por ser colindantes con



zonas consolidadas. Este otro tipo de propuestas están relacionadas con la admisibilidad de algunos usos complementarios concretos de entre los previstos en la legislación de Puertos que en cada caso mejor se ajusten a las circunstancias concretas, evitando así concentrar en estas zonas las actividades portuarias que más conflictos de convivencias generan con los usos urbanos de su entorno.

Que por determinación legal resulte que todos los terrenos de la zona de servicios deban calificarse de Sistema General Portuario no es impedimento para admitir la coexistencia en su ámbito de otros usos pormenorizados compatibles. Esta posibilidad es también conforme con la Ley de Puertos. Y corresponde al planeamiento urbanístico, a través del Plan General y del Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicios, posibilitarla y llevarla a cabo.

En este sentido la calificación de Sistema General representa el uso global que descompone en distintos usos pormenorizados: los principales y dominantes los relacionados directamente con la actividad portuaria, pero también se admitirían otros usos pormenorizados distintos, unos complementarios a los dominantes, otros simplemente compatibles.

En cualquier caso, es evidente que la legitimación del Plan General para establecer los criterios a los que debe ajustarse el Plan Especial, se tornará en directriz efectiva, si en el proceso de establecimiento de criterios se ha contado con la coordinación debida con la Autoridad Portuaria.



2. EL PUERTO DE SEVILLA Y EL NUEVO PLAN

El Puerto de Sevilla ha sido destacado componente de la estructura económica y urbanística de Sevilla. Su situación estratégica dentro del sistema territorial del área confiere un peso fundamental a las previsiones que en la actualidad se tienen sobre su futura actividad. Dentro del sistema portuario andaluz, el Puerto de Sevilla dispone de una buena posición en relación con los puntos de generación de tráfico de mercancías de la región, así como de una oferta diversificada de muelles y utillaje y el asentamiento de industrias típicamente portuarias, lo cual le sigue permitiendo captar tráficos, fundamentalmente de granel sólido y mercancía general, de su área de influencia inmediata a lo que se suma su especialización en el tráfico de mercancías fraccionadas con Canarias.

Tiene además las ventajas de ser un puerto interior, aunque ello le plantea a su vez la continua necesidad de dragado del río para garantizar el calado, y como tal ha de rentabilizar sus enormes posibilidades en relación con la implantación de actividades logísticas que requieren un alto grado de conexión intermodal con otros sistemas de transportes.

Finalmente, desde la óptica de la estructura de la ciudad, de nuevo el Puerto se revela asumiendo una posición de preeminencia, pues si entendemos que el eje norte-sur del Guadalquivir y el este-suroeste del río Guadaira definen esencialmente la forma de la ciudad, el Puerto y el entorno portuario ocupan el punto de unión entre estos dos ejes. No es vano, por tanto, destacar la importancia de esta reflexión que determinará en buena medida el nuevo modelo urbano territorial y las propuestas de ordenación que deben darle contenido.

Los documentos previos redactados por la Oficina del Plan de Sevilla -*Metaplán: criterios, objetivos y contenidos*, y *Oportunidades y Estrategias para la ordenación urbana territorial de Sevilla*- han puesto de relieve la importancia que tiene la ubicación y la funcionalidad del Puerto de Sevilla no sólo para sí mismo sino -especialmente desde la perspectiva de un Plan General- para toda la ciudad, entendida hoy, además, como ciudad metropolitana. Así ha venido sucediendo históricamente con los sucesivos traslados de lo que entendemos que es posiblemente la infraestructura más importante de la ciudad en extensión y en posición. La necesidad, pues, de mejorar la inserción del Puerto en el conjunto de la Ciudad está fuera de discusión: lo que debe centrar la cuestión es la profundidad de las reformas posibles y necesarias; y ello depende de dos cuestiones: las posibilidades de desarrollo económico futuro del propio Puerto y las exigencias urbanísticas de la Ciudad.

De otro lado, el Nuevo Plan considera que las decisiones sobre la modernización de las infraestructuras portuarias deben seguir reflexionando sobre una serie de componentes multisectoriales, tales como: los intereses particulares de la explotación portuaria, el territorio metropolitano y la movilidad este-oeste de la Aglomeración, los valores de los sistemas ambientales protegidos del entorno, los recursos hidráulicos de la cuenca del Guadalquivir y las explotaciones agrícolas intensivas del Bajo Guadalquivir. Dentro del ámbito del Puerto y su canal de navegación los proyectos de la Autoridad Portuaria deben compatibilizar la problemática particular de todas ellas.

El Puerto de Sevilla, el único interior en España, ha iniciado un importante de renovación y adaptación de infraestructuras con el objetivo de mejorar la calidad de los servicios de transporte, logísticos y empresarial que presta y seguir siendo uno de los principales motores económicos del área metropolitana. Con el objeto de potenciar su especialización, mejorar la rentabilidad de sus instalaciones y sus conexiones intermodales, la Autoridad Portuaria de Sevilla redactó un programa de infraestructuras, Plan Director 2000 - 2020, y un proyecto de Plan de Utilización de los Espacios Portuarios que extiende el ámbito del Puerto (regulado por el Plan Especial de 1994) hacia el Sur, sobre el espacio de la traza de la cabecera del canal Sevilla-Bonanza, planteando la construcción de una nueva esclusa en la Punta del Verde y el dragado del canal navegable hasta un calado de 8 metros. En la actualidad la nueva esclusa se encuentra en construcción y continua la tramitación ambiental del dragado de la Ría.

En estos documentos se plantea, así mismo, la mejora de sus conexiones tanto viarias como ferroviarias a las nuevas redes en estudio y una zonificación de todos los espacios portuarios, definiéndose un área de puerto comercial, un área para desarrollo industrial compatible portuario, otra posible para el desarrollo de una zona logística e intermodal específica, denominándose, además, a las áreas más imbricadas en la estructura urbana como zonas de integración puerto-ciudad: fundamentalmente las instalaciones actuales de la avenida de la Raza, y los espacios portuarios, prácticamente ya sin actividad comercial, al norte del puente de las Delicias.

La incorporación a la ciudad de los espacios portuarios en desuso ha sido una constante en la evolución histórica de las relaciones puerto-ciudad, de modo que aquellas márgenes del río que históricamente han acogido actividades portuarias han ido desarrollando un fuerte carácter urbano, derivado en buena parte de su uso como muelles comerciales. Así, el Puerto ha ido configurando, allí donde ha desarrollado actividad comercial, una gradación espacial entre el plano de la ciudad y la lámina de agua, creando un nivel intermedio -muelles- que estructura con claridad la relación río-ciudad, conservando, al mismo tiempo su carácter abierto, público y libre de edificaciones. Por el contrario, las zonas de la margen derecha de la dársena de Alfonso XIII, cuya incorporación al sistema portuario ha sido débil o prácticamente nula, han permanecido hasta la actualidad sin una completa urbanización, llegándose, incluso en algunos casos, a privatizar, generando con ello un carácter fragmentario y escasamente urbano.

Es, pues, indudable el enorme potencial que para el proyecto de nueva ciudad tiene el conjunto de espacios portuarios, desde los puramente comerciales a los denominados de integración puerto-ciudad por haber ya agotado su función comercial. Pero en especial hay que referirse a estos últimos, en un momento en que el Puerto vuelve a plantearse una extensión al Sur, y la posibilidad de recuperar la relación espacial de ciudad abierta al río (que en su día Aníbal González propuso en el Plano General de la Exposición del 29). Por demás, es bien conocido por la administración portuaria que los puertos en estuario, en rías interiores, han evolucionado siempre, en una difícil ecuación de equilibrio espacial y económico, desplazando su actividad aguas abajo. Huelva, o más recientemente Bilbao, en nuestro entorno, Bilbao, Rotterdam, Roma o Montreal en otros contextos, son ejemplos paradigmáticos y aún más extremados.



- **La incorporación de antiguos espacios portuarios a la Ciudad**

El Plan General propone la plena incorporación a la ciudad de los terrenos, aguas arriba del Puente de las Delicias, que ahora forman parte del Puerto de Sevilla. En concreto propone de una parte, entre el tapón de San Jerónimo y el puente de San Telmo, que los terrenos de uso portuario junto con la lámina de agua, se integren en el "Parque Fluvial de la Dársena del Guadalquivir", desafectando del uso portuario de los suelos y concesiones al norte del citado Puente de San Telmo y cesión al Ayuntamiento y, de otra parte, desde el Puente de San Telmo al Puente de las Delicias, sin perjuicio de mantener su pertenencia a la zona de servicio portuaria, ratificar las determinaciones del Plan Especial del Muelle de las Delicias que asegura la integración urbana de este tramo con usos de espacios libres y equipamientos.

En cualquier caso, las propuestas de desafectación de terrenos de la zona de servicio respetaría los plazos de las concesiones portuarias a los clubes privados instalados en la margen oeste siempre que se aseguren las reformas necesarias para lograr la continuidad de un paseo de ribera entre el puente de San Telmo y el puente de las Delicias, y se consiga una mayor permeabilidad transversal entre la Dársena y la zona de los Gordales, a la vez que se reutilizan los espacios vacantes junto al puente del Generalísimo para el reequipamiento del barrio de los Remedios y para conseguir una plaza equipada a modo de balcón público sobre la Dársena. En la margen derecha de este tramo, el Plan respeta las condiciones de ordenación del recientemente aprobado Plan Especial del Muelle de las Delicias (Plan Especial del Subsector 27.3 "Puerto" del Conjunto Histórico).

De la misma forma, el Plan propone que la actual cabecera del Puerto, zona al Norte de la Dársena del Batán y los espacios de la Avenida de Las Razas, reúnan en un conjunto urbano programas diferentes y complementarios. La idea de constituir un nuevo distrito terciario y de ocio-cultura integrado en el proyecto estratégico de puesta en valor de la Dársena del Guadalquivir y en convivencia y complementariedad con la actividad portuaria de manipulación de mercancía general en la Dársena del Batán (Muelle Centenario y Muelle Norte), cruceros y otros en los muelles de Tablada y pantalanés de buques hotel, se debe fundir aquí en un solo proyecto de intervención. Su carácter multiactivo y su compromiso con la nueva imagen del Río y la potenciación de la actividad portuaria que integrará son los elementos definitorios del proyecto de intervención, que convertirá a estos espacios en un foco de atracción ciudadana y empresarial permanente.

En la margen derecha, la zona entre el puente de Delicias y Dársena del Batán es apta para Usos Portuario-Comercial y Logístico en la Dársena del Batán, mientras que la zona más próxima al puente de Delicias se califica como zona de Usos Varios relacionados con instalaciones de carácter Terciario, Comercial y Ocio-cultural, manteniendo una zona de uso libre delante de la línea de muelle. Se procurará reubicar las instalaciones de almacenamiento de combustibles líquidos de CLH dada su incompatibilidad con la presencia de usos urbanos, proponiéndose como localización alternativa o el Polígono Industrial de La Isla, donde cruza el oleoducto Huelva - Sevilla - Madrid, o el extremo más sur y occidental del Puerto, donde este uso no presente problemas con los usos urbanos colindantes.

Las zonas industriales al norte de la carretera de la Esclusa se propone desafectarlas del uso portuario, dado que los usos y actividades existentes son ajenas en su gran mayoría con la actividad portuaria, y por tanto, deben ser calificadas para actividades económicas productivas y usos terciarios.

Al sur del puente del Centenario se asume la propuesta del Puerto para una Zona de Actividades Logísticas, ampliando las instalaciones del CITAL hasta una superficie doble de la existente.

En la margen izquierda, el Plan propone en el Muelle de Tablada su utilización futura como muelle para atraque de barcos turísticos y cruceros, proponiéndose la construcción de una estación marítima. En la zona de los tinglados del Puerto debe asegurarse su utilización pública.

Para las naves situadas entre la Avda. de Las Razas y el Muelle de Tablada, el Nuevo Plan recomienda la previsión de usos administrativos, comerciales, terciarios y universitarios. Estas instalaciones, así como el propio muelle, se valoran por su interés patrimonial, por lo que han sido incluidas en el Catálogo Periférico, si bien, las condiciones definitivas de uso y protección arquitectónica, deberán ser desarrolladas por el propio Plan Especial del Puerto.

Las parcelas entre Avda. de Las Razas y la calle Tarfia se excluirán de la Zona de Servicio del Puerto, determinando el Plan General un Área de Reforma Interior con calificación urbanística para usos de actividades productivas, servicios avanzados. Su ordenación detallada se remite a la formulación de un Plan Especial de Reforma Interior, sujeto a las condiciones establecidas en la ficha correspondiente. En este mismo ámbito del PERI, por tanto objeto también de exclusión de la delimitación de la Zona de Servicio del Puerto, se localiza la franja de terreno de continuidad y ampliación del Parque de los Bermejales, debiendo excluirse también de la mencionada Zona, la parcela calificada de equipamiento escolar entre la Avenida de Las Razas y el barrio de Heliópolis, que se transforma en zona verde.

La zona de concesiones de la margen izquierda mantendrá su posición actual.

La zona entre la carretera de servicio de margen izquierda y la variante de Bellavista se propone para una segunda Zona de Actividades Logísticas.

Evidentemente, las propuestas del presente Plan relativas a la desafectación de terrenos de la zona de servicios portuarios, se instrumentarán mediante sucesivas modificaciones del Plan de Utilización de Espacios Portuarios y del Plan Especial del Puerto de Sevilla a medida que por la ejecución de las obras de infraestructuras previstas en el Plan Director del Puerto queden liberados los terrenos de los usos portuarios a fin de no interferir en la actividad ordinaria del Puerto.

En consecuencia, y dado el carácter estratégico que tanto el Nuevo Plan como el propio Puerto de Sevilla dan a esta operación de integración urbana de la zona portuaria, se aconseja que el desarrollo de la ordenación pormenorizada de este ámbito sea sometida a un Concurso Internacional de Ideas sobre las siguientes Bases de Ordenación General, y que sirven igualmente de Criterios y recomendaciones para la formulación del Plan Especial del Sistema General Portuario, así como para la revisión de la delimitación de la Zona de Servicios, y por último del Plan Especial de Reforma Interior de la Avenida de Las Razas:

Zona A, cabecera actual del puerto:

- Actividad portuaria: preferentemente, atraque de cruceros en los pantalanes para buques hotel disponibles en la actualidad.
- Actividad Terciaria: preferentemente parque empresarial, estación marítima, y otros complementarios a las actividades portuarias que se desarrollarán en la Dársena del Batán y pantalanes para buques hotel.
- Equipamientos.
- Se procurará el traslado de las instalaciones de combustible de CLH, incorporando dichos terrenos al Sistema General Portuario para los usos aquí previstos.

Zona B, Dársena del Batán, destinada a la potenciación de las actividades portuarias actuales mediante la especialización en mercancía general (contenerizada y convencional): Usos recomendados:

- Actividad portuaria: Muelles Centenario y Muelle Norte dedicados a las operaciones de portuarias de mercancía general e instalaciones de apoyo de primera línea (almacenes, campas al descubierto, áreas de maniobra y aparcamiento, controles administrativos, etc.). También se ubican en ellos las instalaciones dedicadas a la intermodalidad ferroviaria.
- Al sur Zona de Actividades Logísticas.
- Al norte se ubicará el nuevo acceso a la dársena y el área de equipamiento y servicios empresariales.

**Zona C**, Avenida de Las Razas y su entorno:

- Actividad portuaria: Se recomienda que estos muelles sigan manteniendo actividad portuaria ligada al tráfico de pasajeros, cruceros turísticos y otros tráficos ambientalmente compatibles. Será por tanto conveniente prever el desarrollo de instalaciones complementarias: estación marítima, etc.
- Terciario: comercial, oficinas, talleres de producción artística (estudios de grabación...), deportivo privado, clooster, etc.
- Servicios avanzados en solares de la zona este de la Avenida.

Zona D, área de concesiones en la que no está prevista intervención:

- Actividad portuaria: se recomienda su destino a terminales privadas de manipulación de mercancía, almacenaje y actividades de valor añadido.
- Actividades industriales

**Zona E**, Ampliación del Parque de Bermejales**Muelles y espacios libres; recomendaciones:**

- Edificio terminal de pasajeros
- Reconversión del Muelle de Tablada en muelles para atraque de crucero y zonas de paseo.
- Dotaciones urbanas.

- **Zonas de ampliación del Puerto**

El Plan conoce, y establece las determinaciones oportunas para su correcta coordinación, las propuestas de ampliación del Puerto previstas por los planes de la Autoridad Portuaria, tanto en lo que se refiere a su extensión como a los usos propuestos. En una primera fase la ampliación del Puerto se realizara en la zona comprendida entre la Dársena del Cuarto y en el área de Torrecuellar, con usos portuarios asignados a actividades industriales, concesiones privadas y zonas de instalaciones portuarias especiales. El nuevo Paso Territorial Sur cruzará en túnel el canal de navegación principal y la Dársena del Cuarto, proponiéndose un nuevo acceso al Puerto en el enlace del nuevo Paso Territorial Sur con el nuevo eje de conexión con la SE-30 en paralelo a la carretera de la esclusa, si bien posibilitándose la duplicación de ésta.

Hacer notar que con las nuevas condiciones plantadas en el Plan en relación al Sistema Viario y las Áreas Logísticas, el Puerto tendría posibilidades de ampliación a largo plazo en prolongación de la Dársena del Cuarto hacia el sur.

- **El Puerto de Sevilla y la movilidad transversal de la Aglomeración**

La posición del Puerto condiciona de manera importante la movilidad este-oeste de la Aglomeración en el sur de Sevilla. Su posición respecto a la ciudad de Sevilla y los condicionantes para el cruce del canal de navegación han modificado históricamente los desplazamientos entre las márgenes de la dársena portuaria. Hoy también continua este proceso. Las soluciones demasiado exteriores a la ciudad central son de escasa rentabilidad social al disminuir con la distancia los viajes que son captados y atraídos por la nueva infraestructura. Es necesario considerar un nuevo cruce del puerto en una posición no tan separada de la ciudad central como la SE-40, y el puerto debe ser sensible a dicha evidencia en la movilidad de la Aglomeración. La propuesta del Paso Territorial Sur atravesando los suelos portuarios es la propuesta del nuevo Plan para establecer una alternativa estable a los desplazamientos metropolitanos evitando los puentes centrales existentes, al mismo tiempo que se establece una alternativa variante al congestionado Puente del Centenario.

El Nuevo Plan General no programa el plazo de ejecución del Paso Territorial Sur, que se realizará una vez se establezcan las oportunas previsiones presupuestarias. En todo caso, se garantizará en el diseño de esta nueva infraestructura viaria una solución adecuada para que la actividad portuaria pueda seguir desarrollándose satisfactoriamente.

El Informe de la Autoridad Portuaria señala que deberá establecer una cota de la clave del túnel de paso bajo las zonas de agua en una profundidad no inferior a la cota -21 mts y en toda la longitud de la dársena.

No obstante, esta determinación como las características de los accesos deberán quedar solucionadas en el Proyecto cuando se decida su efectiva ejecución. A tal fin los esquemas del Paso Territorial Sur incorporados en el Capítulo IV de esta Memoria tienen simple valor indicativo.

Por último, habrá que recordar que el vigente Plan Especial del Puerto de Sevilla (según modificación aprobada definitivamente el 19 de mayo de 2005) establece una reserva en la Dársena del Cuarto para el trazado del Paso Territorial Sur previéndose en la Disposición Adicional de la misma, la obligatoriedad de la alteración de la ordenación pormenorizada de este sector en el momento en que se proceda a aprobar por la Administración competente el Proyecto ejecutivo del Paso Territorial Sur a fin de garantizar la correcta integración de dicha ordenación.

- **La modernización de la infraestructura de comunicaciones del Puerto**

Desde el punto de vista de la accesibilidad por carretera y ferrocarril, el Nuevo Plan General considera necesario establecer nuevos accesos al Puerto en coherencia con el futuro desplazamiento de las actividades principales portuarias hacia el sur, considerando la debilidad de los accesos actuales por carretera respecto de la nueva red viaria arterial, y las dificultades operativas del acceso ferroviario.

Desde la nueva red viaria se establecen nuevos accesos al Puerto desde el nuevo Paso Territorial Sur, que se ejecutará en el momento en que se programe esta infraestructura, y desde la nueva propuesta de trazado oeste de la proyectada SE-40. La construcción del nuevo acceso al Puerto desde el Paso Territorial Sur constituye un acceso directo a la margen derecha en conexión directa con la variante de Bellavista-Dos Hermanas.

Respecto a la accesibilidad ferroviaria, el Nuevo Plan no programa el desmantelamiento del acceso actual por Palmas Altas, sugiriendo a medio-largo plazo un nuevo acceso ferroviario al Puerto desde la estación de Merinales, que permitiría establecer la conexión directa al Puerto sin necesidad de maniobras en la estación técnica de La Salud. Aunque su trazado afecta en su mayor parte al término de Dos Hermanas, es una propuesta que tiene gran proyección de carácter metropolitano, al modernizar la infraestructura ferroviaria de acceso al Puerto anticipándose a las perspectivas territoriales de expansión al sur. Esta propuesta pretende establecer no solamente un nuevo acceso al Puerto, sino también permitirá disponer un ramal para una terminal ferroviaria en el Polígono Industrial de La Isla. Con esta solución se desafecta el ferrocarril para uso portuario en el muelle de Tablada y en el puente de Delicias, con lo que ello supone para la futura incorporación de estos espacios a unos usos más acordes con relación a la posición que ocupan respecto a la ciudad consolidada.

No obstante, respondiendo a las previsiones inmediatas, el Ministerio de Fomento ha redactado recientemente el anteproyecto de mejoras del acceso ferroviario al Puerto, con objeto de dotar al recinto portuario de acceso directo sobre la vía general Madrid-Cádiz, evitando las maniobras de la estación de La Salud, lo que representa una importante reducción del coste medio y del tiempo del transporte ferroviario. El Nuevo Plan establece las previsiones oportunas para reservar los terrenos para la ejecución de este trazado.

De igual modo, y de forma complementaria, se acoge en el Nuevo Plan una reserva de terrenos en la zona de Villanueva del Pítamo y en otros ámbitos en los que se prevé actuaciones urbanísticas integradas, para asegurar la ejecución de la tercera vía en el ramal exterior del anillo ferroviario que permita su conexión con el recinto portuario.

• El Plan Especial del Puerto

A efectos sustanciales respecto a la redacción del nuevo Plan Especial del Puerto, como documento de planeamiento que desarrolle los contenidos propositivos del Plan General, se tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

Las condiciones establecidas para el Sistema General de Uso Portuario serán de aplicación a los terrenos que en el Plano de Ordenación Estructural o.e.04. se delimitan con esta denominación. Todos los suelos calificados como Portuarios tienen la consideración de Sistema General, y forman parte de la estructura general y orgánica del Plan General, según se recoge en el Título VI de las Normas Urbanísticas del Plan General.

Las determinaciones contenidas en el documento del Plan Especial del Puerto de Sevilla aprobado definitivamente por acuerdo plenario de 29 de julio de 1.994 (conforme a su texto actualizado tras las Modificaciones puntuales del mismo aprobadas definitivamente con posterioridad), continuarán vigentes hasta tanto se produzca a la innovación del citado Plan Especial conforme a los criterios y recomendaciones establecidos en este Capítulo VII de esta Memoria de Ordenación. A tal fin una vez se proceda por la Administración competente a la alteración del ámbito de la Zona de Servicios del Puerto mediante la oportuna aprobación de la revisión del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios, deberá procederse en el plazo máximo de un año a la Innovación del vigente Plan Especial del Puerto de Sevilla para adaptarlo a los mencionados criterios y recomendaciones del presente Plan General. La citada innovación tanto del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios como del Plan Especial del Puerto de Sevilla podrá realizarse mediante la tramitación de diferentes expedientes sucesivos conforme a las necesidades de la explotación portuaria, de modo que puedan ser incoados a medida que sea posible la desafectación de terrenos que resulten innecesarios a las mencionadas necesidades portuarias.

La aprobación del futuro Plan de Utilización de los Espacios Portuarios y sucesivas modificaciones tendentes a la alteración del ámbito de la Zona de Servicios a fin de excluir de ésta los terrenos delimitados como Áreas de Reforma Interior de Las Razas (ARI-DBP-08 y Carretera de la Esclusa (ARI-DR-02) y de la ASV-DR-01 (Tablada. Enlace SE-30), así como los terrenos portuarios y lámina de agua de la Dársena incluidos dentro del ámbito del Plan Especial de Protección del Sector del Conjunto Histórico nº 27.2 "Histórico" (desde el Puente de Triana al Puente San Telmo), producirá el efecto inmediato de que la calificación de Sistema General de Uso Portuario establecida en los Planos de Ordenación Estructural o.e.04 denominado "Estructura del Territorio. Sistemas Generales" para estos ámbitos se sustituya por la correspondiente a los usos globales y pormenorizados que se contienen en los planos de ordenación pormenorizada completa y fichas de los ámbitos del Anexo I de estas Normas, todo ello sin necesidad de procedimiento de innovación del presente Plan General, por cuanto esta alteración de la calificación se prevé en éste documento conforme a la Disposición Transitoria Final.

Los terrenos incluidos en la Zona de Servicio portuaria localizados dentro de la delimitación del ámbito del Plan Especial Muelle de las Delicias aprobado definitivamente el 29 de mayo de 2002 se ajustarán en cuanto a las condiciones de uso y edificación pormenorizadas a las determinaciones urbanísticas establecidas en éste.

Las condiciones de diseño para el preceptivo Plan Especial son las impuestas por la legislación estatal y autonómica vigente y las determinaciones de este Plan General y los instrumentos que lo desarrollan. El Plan Especial se ajustará a los criterios y recomendaciones establecidos en la presente Memoria de Ordenación.

Son usos admisibles en la Zona de Servicio, las actividades portuarias y sus tareas complementarias, los de Actividades Productivas, así como los usos Equipamiento y Servicios Públicos, de Espacios Libres, y Servicios Terciarios. Su edificabilidad máxima será de un (1) metro cuadrado por cada metro cuadrado. En todos los casos cumplirán las condiciones que, para cada uso, se establecen en las Normas, especialmente las relativas a la dotación de aparcamientos.

Los edificios existentes localizados en la zona portuaria que por su carácter histórico o artístico deban conservarse, podrán ser destinados a usos públicos o al servicio de los usuarios y visitantes de la infraestructura portuaria.

• El Área Logística del Puerto de Sevilla

El Puerto de Sevilla posee en si mismo carácter de Área Logística de Transporte de Mercancías, en la cual ya se produce la intermodalidad entre transporte marítimo, ferrocarril y carretera. El Nuevo Plan General, en consonancia con las previsiones de la Autoridad Portuaria, apuesta por potenciar y consolidar estas posibilidades de intermodalidad entre las diferentes plataformas mejorando las infraestructuras de comunicación por carretera y ferrocarril de acuerdo con las propuestas de las nuevas actuaciones en el sistema de comunicaciones metropolitano. Este apartado se desarrolla específicamente en el capítulo de esta Memoria de Ordenación referido a los grandes sistemas territoriales para las comunicaciones y la logística: Sevilla "Nodo Logístico".



