

## DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 08 de octubre de 2006, de acuerdo a la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE

APROBACIÓN DEFINITIVA

están integrados en la viabilidad del entorno, no existe ninguno tipo de cerramiento, siendo los muelles son accesibles a los peatones.



Arrecife, a 4 de 10 de 2006

La Secretaria

El dique de protección del puerto de Naos, donde están situados los varaderos, sí que tiene una cierta forma de cerramiento, aunque no se deba tanto a la presencia de elementos concretos, sino a su carácter aislado y alejado de la trama urbana.

El Puerto de los Mármoles es el que presenta las características más cercanas a la mayoría de los puertos de un cierto tamaño. Esto es debido al carácter comercial que tiene, debido al número de pasajeros que transitan, y también por los movimientos de las mercancías. El puerto está delimitado por medio de una valla que lo aísla de su entorno. Aun así, la entrada no tiene un punto de control definido, que sería necesario establecer para aumentar la seguridad del puerto.

### B. El paisaje portuario

#### ÁREAS HOMOGÉNEAS

En el puerto, como hemos dicho anteriormente, es posible distinguirlo en tres áreas:

1. Antiguo Muelle Comercial y Charco de San Ginés
2. Puerto de Naos
3. Puerto de los Mármoles

Como características comunes a la primera, se encuentra un paisaje integrado totalmente con la ciudad, el tipo de instalaciones presentes son equipamientos para los ciudadanos, desde las áreas verdes hasta a la biblioteca y sitios de recreo.

La segunda empieza a tener un paisaje más portuario, en el que se localizan varaderos para el arreglo de los barcos, muelles libres para amarar los barcos pesqueros.

El puerto de los Mármoles a su vez se puede subdividir en tres áreas homogéneas; la primera, donde se concentran los edificios de tipo logístico, como la Autoridad Portuaria, situada en frente a la entrada; la segunda, la playa de almacenamiento de contenedores junto a las naves de almacenamiento cubierto; la tercera, constituida por el muelle de los cruceros.

### C. La percepción urbana del puerto

El puerto, por su compleja articulación que se desarrolla a lo largo de toda la ciudad de Arrecife, se convierte en un elemento que constituye la ciudad, donde cualquier tipo de intervención de remodelación del puerto no puede no considerar esta característica de reciprocidad y dependencia entre puerto y ciudad. Esto se debe principalmente a aspectos como la inexistencia de barreras físicas entre lo que es el puerto y la ciudad o la presencia de equipamientos de servicio para los ciudadanos.

Desde cualquier parte del Oeste de la ciudad es posible ver el puerto de Arrecife. Se pueden identificar algunos puntos privilegiados, que se han marcado en Plano de Información N 8. La



mayoría de ellos se localizan a lo largo del paseo marítimo, en particular en el Parque Municipal, así como en el Charco de San Ginés.

Es útil evidenciar como los puntos privilegiados que están en el paseo marítimo están a la misma cota altimétrica del puerto, esta condición permite una visión parcial del puerto, por piezas. Esta condición de parcialidad visual es debida también al hecho de que el puerto se desarrolla a largo de aproximadamente 7 kilómetros de costa.

#### PUNTOS PANORÁMICOS: DESDE TIERRA

En el plano de Información nº 8 se han incluido las perspectivas visuales que se obtienen desde los principales espacios del borde marítimo de la ciudad. Se han elegido estos lugares bien por ser lugares de fácil acceso por los ciudadanos, bien por abarcar las zonas de más extensa fachada portuaria.

Se han elegido también algunos sitios de difícil acceso peatonal para el ciudadano pero de interés relevante, como por ejemplo el castillo de San José, que por su ubicación en altura es uno de los sitios donde es posible tener una percepción del puerto más unitaria.

Los lugares estudiados han sido los siguientes

- Imagen del Antiguo Muelle Comercial: desde la Playa y el Parque Municipal
- Imagen del Charco de San Ginés: desde el paseo marítimo
- Imagen del Puerto de Naos, parte deportiva: desde el Islote del Francés
- Imagen del Puerto de Naos, parte pesquera: desde la cofradía de los pescadores
- Imagen del Puerto de los Mármoles: desde la avenida de Naos y desde el dique

#### PUNTOS PANORÁMICOS: DESDE EL MAR

En el plano de información nº 8 se han incluido también las perspectivas visuales que se obtienen desde el mar. Se han elegido los puntos que pueden representar las visuales que tendrían los pasajeros al entrar en el puerto de Arrecife, para comprobar efectivamente cual es la imagen de la ciudad percibida por los pasajeros.

Los puntos estudiados han sido los siguientes:

- En la entrada de la dársena de los Mármoles hacia el puerto de Naos.
- Antes de la entrada a la dársena de los Mármoles, con vista hacia el dique
- Ante la obra de abrigo del puerto de Naos hacia el Islote del Francés
- En la entrada del antiguo muelle comercial.

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**  
El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.



Arrecife, a 4 de 10 de 2006.  
La Secretaria



### PANORÁMICA PRIVILEGIADA

Para comprobar efectivamente cual es la imagen de la ciudad se ha seleccionado una de las panorámicas más representativa.



Arrecife, a 4 de 10 de 2006  
La Secretaria



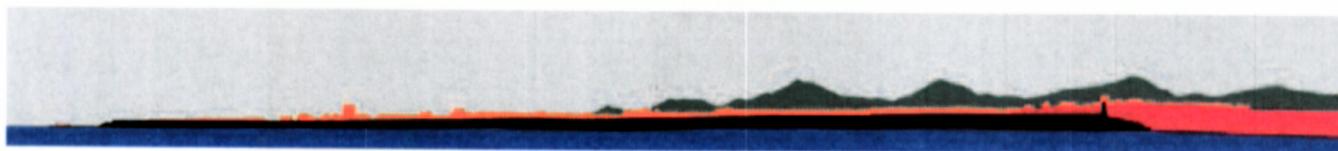
La panorámica elegida tiene el punto de vista en la entrada de la dársena de los Mármoles con la vista hacia el centro de Arrecife.

Para comprender efectivamente cual es la parte de más enfoque por parte del observador, se ha distinguido el área total visual del hombre (un ángulo de cerca de 160 grados), dividida en una parte central de más enfoque (un ángulo de circa 30 grados) y en una más periférica (un ángulo de circa 55 grados), donde la percepción de las cosas es menos clara. Partiendo de esto se puede determinar cual es el cono visual privilegiado

Analizando este punto de vista se puede observar como Arrecife ofrece desde el mar una imagen



de ciudad horizontal, de baja altura, color blanco y escasos hitos paisajísticos, que destaca sobre un fondo de montañas, como se puede observar en la imagen reelaborada. Puede ser interesante que las nuevas actuaciones se integren en la forma actual (mimetismo) o aporten hitos paisajísticos (como contraste).



**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28-02-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA PORTUARIA DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 4 de 10 de 2006

La Secretaria

Después de haber comprobado cual es la imagen de Arrecife desde el mar, han sido identificados los hitos paisajísticos, que se encuentran en el área central.



Con esta reelaboración se han identificado cuales son los hitos que se pueden percibir desde el punto considerado. En rojo se identifican los hitos de primer nivel, que en este caso queda representado por el Gran Hotel; es posible identificar otros tres hitos, en azul, pero definidos en segundo nivel de importancia por su tamaño.

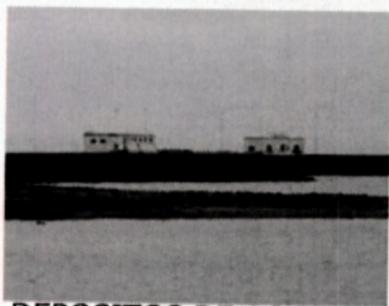
Debe decirse que los hitos no han sido identificados sólo por el tamaño, sino, también, por el contraste que algunos de estos tienen respecto al fondo blanco uniforme que caracteriza Arrecife, por ejemplo el instituto marítimo y el faro en la entrada del puerto de Naos.

**Hitos de primero nivel**

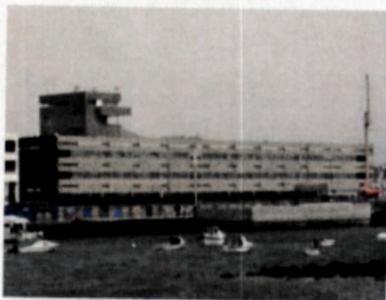


GRAN HOTEL

**Hitos de segundo nivel**



DEPOSITOS DE AGUA



COLEGIO



FARO



### ÁREAS VISIBLES. PERCEPCIÓN DE LOS MUELLES

Cabe diferenciar la imagen portuaria que se observa desde la ciudad de la que se obtiene a través de la entrada por mar a las terminales marítimas. Aspectos que se han tenido en cuenta en el desarrollo de este análisis, con el fin de establecer aquellos frentes portuarios más delicados y con mayor grado de impacto visual en el borde urbano-marítimo. Así, las áreas visibles se han diferenciado en dos grupos, la percepción visual terrestre y la percepción visual desde la lámina de agua. En ambos se han establecido dos niveles, un primer nivel, para las zonas cuya percepción es más directa y frontal, y un segundo nivel para aquellas zonas que no se perciben frontalmente o que se sitúan algo más alejadas.

En cuanto a la percepción visual desde tierra, desde los espacios externos al límite de este Plan Especial, los frentes de muelles con mayor relevancia visual son; la parte Norte del Islote del Amor, el dique de los depósitos de agua, el frente de los equipamientos escolares de Naos y la playa de los contenedores del muelle de los Mármoles. El frente con menor grado de importancia visual es la parte hacia el interior de la dársena del dique de protección de los Mármoles

El puerto de Arrecife supone un importante foco de entrada por mar de personas a la isla, con unas cifras próximas a los 180.000 pasajeros/año. De ahí que la primera referencia visual de la ciudad se obtenga desde el puerto. La percepción visual desde la lámina de agua es más relevante en el dique de protección de los Mármoles y el dique de protección de Naos, con menor importancia queda los muelles de la dársena del puerto de Naos y de los Mármoles.

#### DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.



Arrecife, a 14 de 10 de 2006.

La Secretaria



## DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28-02-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE

APROBACIÓN DEFINITIVA

Arrecife, a 4 de 10 de 2006

La Secretaria



## 2.8. Tráfico portuario

### A. Estructura de los tráficos

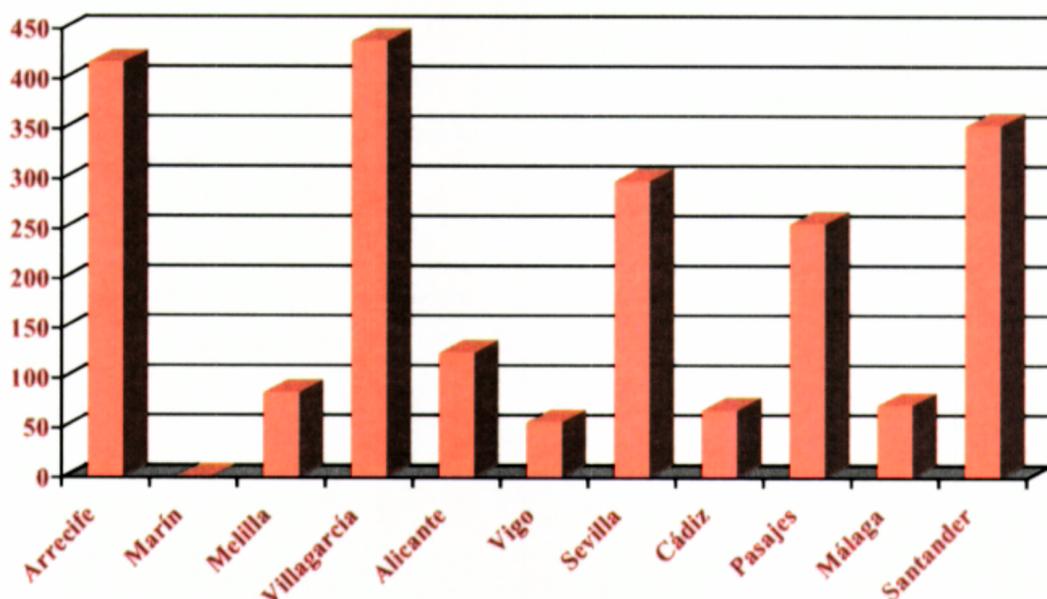
El movimiento comercial a través del puerto de Arrecife puede caracterizarse a través de los siguientes rasgos:

#### UN TRÁFICO PORTUARIO RELEVANTE

El Puerto de Arrecife movió en 2003 más tonelaje de mercancías que Melilla o Villagarcía de Arosa, dos puertos nacionales dotados de una estructura organizativa propia.

En lo referente a graneles líquidos, superó también a Cádiz, Marín, Málaga, Pasajes Santander y Sevilla.

Graneles líquidos, en Tmx1.000, 2003



En cuanto a mercancía general, se situó por encima de 11 puertos del estado, entre ellos: Almería, Cartagena, Castellón, Gijón, Huelva, La Coruña, Málaga o Pontevedra.



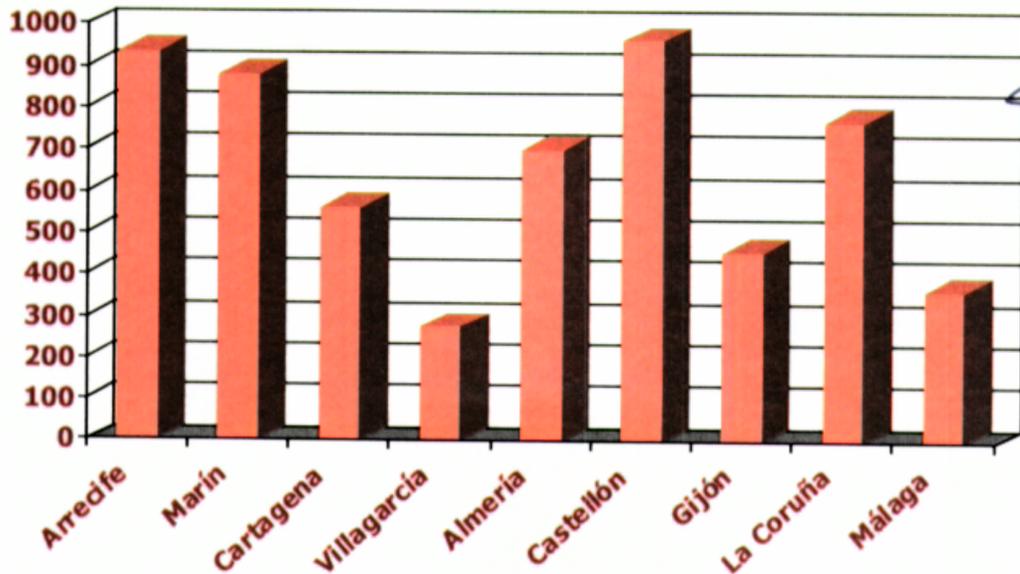
**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**  
 El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
 APROBACIÓN DEFINITIVA

Arrecife, a 4 de 10 de 2006  
 La Secretaria

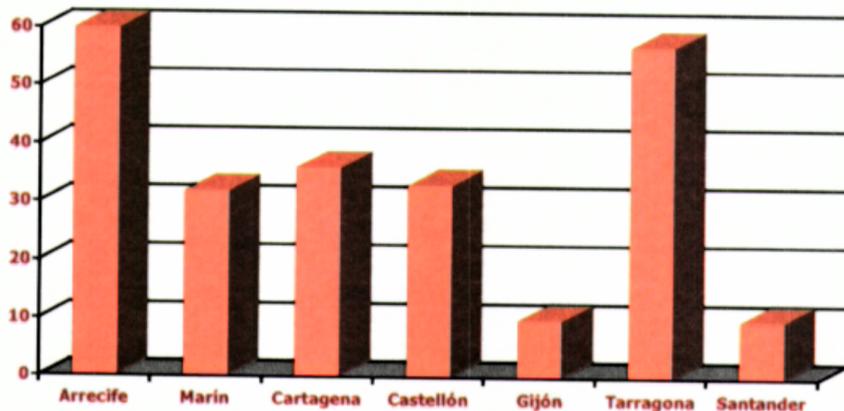


**Mercancía general, en miles de Tm, 2003**



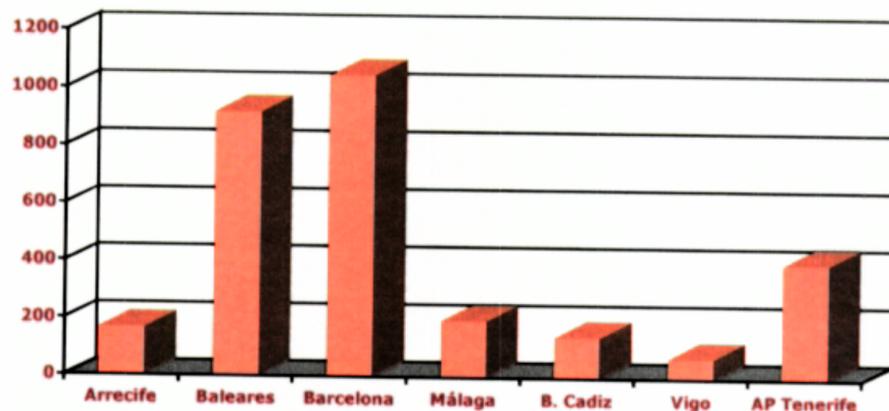
En lo relativo a contenedores, su volumen total superó a los de Almería, Avilés, Cartagena, Castellón, Ceuta, Gijón, Huelva, La Coruña, Málaga, Pontevedra, Melilla, Pasajes, Santander o Tarragona.

**Contenedores, en miles, 2003, nº 12**



Finalmente, Arrecife ocuparía el puesto nº 12 entre los puertos españoles por movimiento de pasajeros.

**Pasajeros en cruceros, en miles, 2003, nº 5**



**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**  
El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de  
fecha 28-02-06 acordó la aprobación definitiva  
del presente proyecto.  
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LAS ZONAS DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 11 de 10 de 2006

La Secretaria

Este volumen de tráfico sitúa a Puerto de Arrecife a mismo nivel que numerosos puertos de interés general, lo que subraya su importancia como infraestructura de transporte y plantea la necesidad de considerarlo como un recurso específico, que requiere un tratamiento específico, y no como una simple instalación subsidiaria de otras de mayor relieve, como las de Las Palmas, en cuya Autoridad Portuaria está integrada.

#### UN CIERTO EQUILIBRIO ENTRE DIVERSOS TIPOS DE MERCANCÍAS, CON PREDOMINIO DE LA MERCANCÍA GENERAL Y LOS GRANELES LÍQUIDOS

<b>ESTRUCTURA DEL TRÁFICO PUERTO DE ARRECIFE, 2003</b>		
Tipo	Toneladas	%
Graneles líquidos	417.563	25,7
Graneles sólidos	245.712	15,1
Mercancía general	938.594	57,8
Avituallamiento	22.262	1,4
Total	1.624.131	100,00

Fuente: Memoria Puerto de Las Palmas

Este equilibrio se manifiesta en la estructura de sus tráficos de 2003, entre los que destaca la mercancía general, con más de la mitad del tonelaje, pero en la que adquieren una importancia considerable los graneles líquidos, más del 25% del total y en el que alcanzan porcentajes relevantes, los graneles sólidos, 15,1%.

El relativo equilibrio entre tipos de mercancías, que puede considerarse un rasgo positivo del puerto, al reflejar una demanda diversificada de servicios portuarios, lo que parece auspiciar una mayor estabilidad en el largo plazo, introduce sin embargo una mayor complejidad técnica, exigiendo variadas instalaciones y mejores métodos de gestión.

A la presencia de una cierta diversidad de mercancías, hay que añadir en Arrecife, la importancia que ha ido adquiriendo el tráfico de pasajeros, en sus dos vertientes, los pasajeros de las líneas regulares de ferry, que la conectan con las otras islas del archipiélago, y los pasajeros en barcos de crucero, que realizan estancias en el puerto.

Los 69.815 pasajeros movidos en 2003, más los 168.980 que visitaron el puerto en cruceros, dan buena prueba de la importancia de este tráfico. Debe subrayarse que Arrecife, es el quinto puerto de España en número total de pasajeros en cruceros, con un movimiento sólo superado por Baleares (AP), Barcelona, Málaga y Santa Cruz de Tenerife (AP).



**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
 APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 6 de 10 de 2006  
 La Secretaria

**ELEVADA PRESENCIA DE TRÁFICO ROLL-ON ROLL-OFF**

En 2003, más del 51% de la mercancía general descargada en Arrecife lo fue mediante el sistema ro-ro, es decir transportada sobre plataformas rodantes. Un porcentaje considerablemente más elevado que el del conjunto de la Autoridad portuaria de Las Palmas (19,6 %) o el del total de puertos nacionales (22,0).

La importancia de este medio está justificada en Arrecife, por su carácter de puerto insular de abastecimiento desde las islas próximas, en particular desde Gran Canaria, y por la importante dispersión de los lugares de destino de las mercancías en la isla. Mediante plataformas rodantes, las mercancías salen del puerto directamente hacia los almacenes de destino, sin acumularse en el puerto, para, desde allí, ser distribuidas a los centros turísticos de la isla.

La elevada proporción de mercancías que utilizan medios rodados para el transporte marítimo generan necesidades específicas al puerto, fundamentalmente, amplias superficies de aparcamientos para espera y buenas conexiones con la red de carreteras.

**UN TRÁFICO BÁSICAMENTE DESCARGADOR Y DE CABOTAJE**

Del total del tráfico de mercancías movido por el puerto de Arrecife en 2003, el 86,7 % lo fue en régimen de descarga y un porcentaje todavía superior, el 94,9% provenía de puertos nacionales.

<b>DISTRIBUCIÓN CABOTAJE/EXTERIOR PUERTO DE ARRECIFE, 2003</b>		
	Toneladas	%
Cabotaje	1.107.261	94,9
Exterior	58.370	5,1
Total	1.166.705	100,0

<b>DISTRIBUCIÓN CARGAS/DESCARGAS PUERTO DE ARRECIFE, 2003</b>		
	Toneladas	%
Descargadas	1.388.279	86,7
Cargadas	213.586	13,3
Total	1.601.865	100,0



## DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28-07-06 acordó la aprobación definitiva

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
de proyecto  
APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 4 de 10 de 2006.

*La Secretaria*

Estas proporciones se alejan considerablemente del perfil medio de los puertos españoles, con un 69,3 % de descargas y un 75% de tráfico exterior e, incluso, de los datos globales de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, con un 63,9 % de descargas y un 41 % de tráfico exterior. En realidad, reflejan, por un lado, el carácter abastecedor de la Isla, que tiene el puerto de Arrecife, la función de puerta de entrada de mercancías, que cumple para Lanzarote. Por otro, su escasa articulación con el mercado internacional, para el que otros puertos, como Las Palmas, le sirven de enganche.

El carácter abastecedor de Lanzarote, que tiene el puerto de Arrecife, le confiere un alto valor estratégico para la economía de la isla que, basada fundamentalmente en el turismo, precisa de buenas infraestructuras de conexión con el exterior para la entrada y salida de personas y mercancías. Una función que cumplen, complementariamente, el puerto y el aeropuerto, y que justificaría la localización en el entorno del primero de una base logística de distribución de mercancías, así como de un centro de recepción de visitantes.

En los últimos años, parece haberse agudizado en Arrecife la relación con puertos nacionales y descendido el porcentaje de mercancías en comercio exterior, por lo que el puerto habría pasado a situarse en el grupo de los menos internacionales del archipiélago, junto a Los Cristianos, La Palma, Gomera o La Estaca, alejándose de los puertos cabeceras de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, así como de la media nacional.

De la misma manera, y aunque el conjunto de los puertos nacionales tienen, también, un marcado carácter descargador, Arrecife destaca, junto a Puerto del Rosario, como el puerto con más desequilibrio en este sentido dentro, de los puertos del archipiélago.

En cuanto al tipo de mercancías movidas en Arrecife, su perfil muestra el carácter mayoritariamente abastecedor de la isla que tiene la infraestructura, destacando sobre todo los combustibles refinados (gasolina, fuel-oil y gas-oil), que suponen más del 25 % del tonelaje, y los materiales de construcción que alcanzaron casi el 13 %. Productos alimentarios, con cerca del 11 %, y metalúrgicos son otras mercancías con fuerte presencia en Arrecife.

### PRESENCIA DE LA PESCA Y AUGES DE LA UTILIZACIÓN DEPORTIVA

En efecto, debe reseñarse que la pesca, tradicionalmente de una gran importancia en Arrecife por su proximidad al banco sahariano, mantiene una cierta presencia en el puerto, tanto en la modalidad fresca, como en la congelada.

En cuanto a la utilización náutico-deportiva, aunque sin datos precisos sobre su evolución, se detecta una mayor presencia de embarcaciones fondeadas en diversos lugares de la zona de servicio y una cierta demanda para la construcción de pantalanes y otras instalaciones.

### B. Evolución de los tráficos

#### UN CRECIMIENTO SOSTENIDO DE TODOS LOS TRÁFICOS



### DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA Arrecife, a 4 de 10 de 2.006

La Secretaria

En los 10 años transcurridos entre 1992 y 2002, el tonelaje global del tráfico portuario en Arrecife ha experimentado un crecimiento superior al 120%, lo que supone una tasa acumulativa anual próxima al 10%.

El crecimiento relativo del tráfico en Arrecife ha sido netamente superior al experimentado en el mismo período por el conjunto de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que no llegó al 90%, y muy superior a la tasa de evolución del tonelaje del conjunto de los puertos españoles, que se situó en el 43,4 %.

La evolución del tonelaje del puerto de Arrecife es, sin duda, importante y se debe al incremento que han sufrido en los últimos años el movimiento de todos los tipos de mercancías, graneles líquidos, sólidos, y mercancía general, algo más marcado en esta última, lo que parece reflejar un cierto equilibrio en el crecimiento, mientras descienden la pesca y, tras una importante subida, se estanca en los últimos años, el avituallamiento.

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO EN EL PUERTO DE ARRECIFE

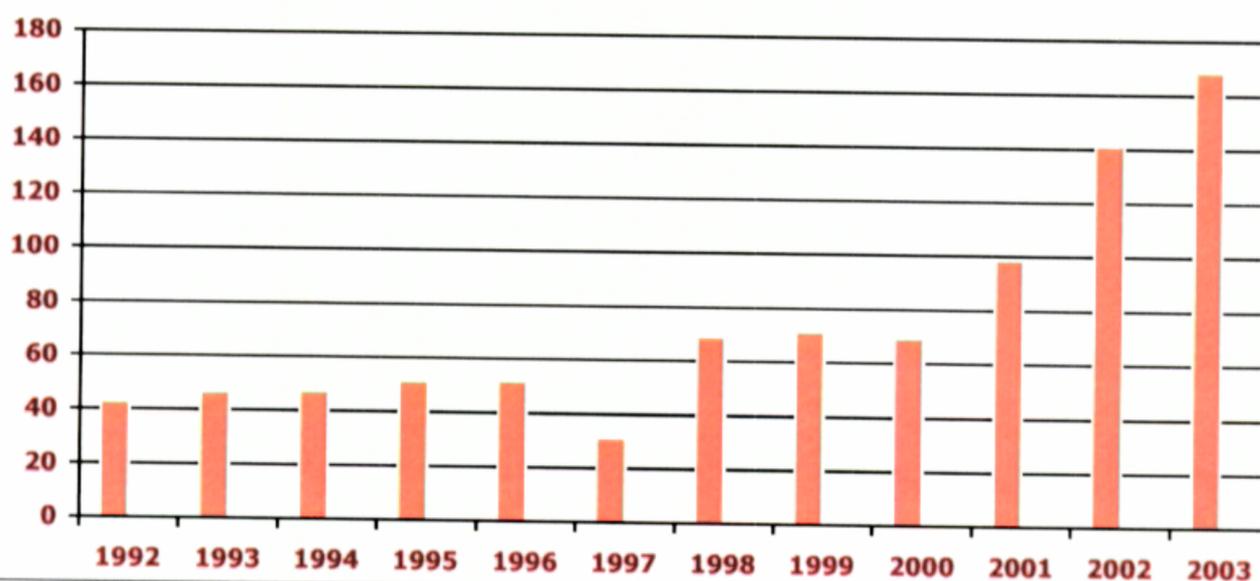
(1992-2003, en toneladas)

Tipo de Tráfico	1992	2003	2003/1992
Tráfico total	685.354	1.601.869	2,33
Graneles líquidos	210.524	417.563	1,98
Graneles sólidos	100.332	245.712	2,45
Mercancía general	374.498	938.594	2,51
Pesca congelada	8.276	4.507	0,54
Pesca fresca	55.434	1.656	0,03
Avituallamiento	33.370	22.894	0,68

### ACELERADO CRECIMIENTO DE LAS VISITAS DE CRUCEROS TURÍSTICOS

En la última década y, sobretudo en los cuatro últimos años, la presencia de cruceros turísticos en el puerto de Arrecife se ha visto multiplicada. Tal como puede verse en el gráfico, el número de pasajeros que han llegado al puerto en 2003, 168.890, es una cifra casi cuatro veces mayor que la de 1992, lo que supone un crecimiento espectacular.

Pasajeros en cruceros, varios años, en miles



### DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28-07-06 acordó la aprobación definitiva

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DEL SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE

APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 9 de 10 de 2006  
La Secretaria

### EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DE PASAJEROS Puerto de Arrecife 1992-2003

Año	Pasajeros en cruceros		Pasajeros en ferry	
	Número	% s. 1992	Número	% s. 1992
1992	42.919	100	33.172	100
1993	46.811	109	23.007	69
1994	47.308	110	38.405	115
1995	51.509	120	43.896	132
1996	51.774	120	74.232	223
1997	31.420	73	86.393	260
1998	69.149	161	95.393	287
1999	71.552	166	74.585	224
2000	69.407	161	87.607	264
2001	98.677	229	72.959	219
2002	141.165	328	72.256	232
2003	168.980	393	69.815	210

De hecho, como puede verse en la tabla adjunta, el número de pasajeros en cruceros ha superado ampliamente al de ferry, que conoce un estancamiento o ligero retroceso en los últimos años, probablemente consecuencia de la competencia del aeropuerto.

El importante crecimiento de los pasajeros en cruceros, cuyo desarrollo futuro parece además muy probable, confirma la vocación del puerto de convertirse en puerta de entrada a Lanzarote y la conveniencia de dotarle de las instalaciones e infraestructuras necesarias para albergar los servicios que esta función puede requerir y de concentra en su torno otros servicios y equipamientos con los que puedan generarse sinergias de interés.

El desarrollo en Lanzarote de un puerto de cruceros puede, no sólo iniciar una importante transformación del puerto, sino, también, generar una dinámica que impulse una recualificación y mejora de la propia ciudad, si ésta se convirtiera, junto con su puerto, en puerta de entrada a la isla y centro de recepción de visitantes.

Por otra parte, el desarrollo del puerto de cruceros con instalaciones adecuadas, puede colaborar a la creación de una imagen muy positiva y atraer hacia Arrecife un flujo de embarcaciones deportivas de cierta envergadura, potenciando la creación de una base náutico-deportiva, ligada al turismo y a la travesía del Atlántico, cuyo interés para la ciudad y para la isla resulta evidente.

#### AGUDIZACIÓN DEL DESEQUILIBRIO ENTRE CARGA Y DESCARGA

Entre 1992 y 2003, la relación entre cargas y descargas en Arrecife ha experimentado una clara tendencia hacia la agudización del desequilibrio en favor de las descargas. De hecho la relación entre ambas ha pasado de 4,5 Tn descargadas por cada una cargada en 1992 a 6,5 Tn en 2003.

La evolución de la relación cargas/descargas en Arrecife es, por otra parte, lógica, en una isla de



fuerte sesgo turístico, donde los recursos humanos y naturales están, en gran medida, dedicados a la producción de servicios y no de mercancías y donde las necesidades de abastecimiento del sector hostelero, cada vez mayores y más complejas, exigen el incremento de la entrada de mercancías por el puerto.

### C. CONCLUSIONES

Las principales conclusiones que pueden extraerse del análisis del tráfico de mercancías en Arrecife son:

- \* Por su tonelaje total, Arrecife se sitúa al mismo nivel que numerosos puertos de interés general, lo que subraya su importancia como infraestructura de transporte y plantea la necesidad de considerarla como un recurso específico y no como una simple instalación subsidiaria de otras de mayor relieve.
- \* Arrecife presenta un cierto equilibrio entre diversos tipos de mercancías (graneles sólidos y líquidos, mercancía general, pasajeros), entre las que predomina la mercancía general, que alcanza más del 57 % del tonelaje.
- \* Arrecife posee un perfil netamente descargador y su tráfico es muy mayoritariamente de cabotaje, procedente de otros puertos españoles, lo que muestra su carácter básicamente abastecedor de la isla, desde los puertos próximos del archipiélago.
- \* Prácticamente la mitad del tráfico de mercancía general llega a Arrecife en plataformas rodantes, que pueden abandonar la zona de servicio sin detenerse.
- \* En los últimos años, las visitas de cruceros turísticos han crecido espectacularmente, constituyéndose en uno de los tráficos que genera más expectativas de futuro, tanto para el puerto, como para la propia ciudad. Se detecta la necesidad de instalaciones de apoyo y la posibilidad de crear sinergias con la náutica deportiva y la recepción turística.
- \* Recientemente, y casi al unísono con la pérdida de su importancia pesquera, Arrecife está sufriendo una progresiva demanda de instalaciones para la práctica de la náutica deportiva.

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**  
El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28.07.06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.



Arrecife, a 4 de 10 de 2006  
La Secretaria



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**  
El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de  
fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva  
del presente proyecto.



Arrecife, a 10 de 10 de 2.006  
*La Secretaria*

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

**I. 3. OBJETIVOS**

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 11 de 10 de 2006  
La Secretaria

**I.3. OBJETIVOS DEL PLAN ESPECIAL**

**3.1. Síntesis de conclusiones del análisis**

La conclusiones de los análisis efectuados se presentan a continuación de forma sintética identificando lo que se consideran los problemas de la zona de servicio en relación a su ordenación y lo que se consideran potencialidades para mejorarla.

**A. Problemas de ordenación de la zona de servicio del puerto de Arrecife**

El crecimiento del volumen de tráfico de pasajeros, automóviles y mercancías, la pérdida de importancia de la pesca, la aparición y rápido desarrollo de las escalas de cruceros, las crecientes demandas de instalaciones náutico-deportivas y la progresiva integración de una buena parte de la zona de servicio en la ciudad, han hecho que, en las últimas décadas, la ordenación de la zona de servicio del puerto de Arrecife haya ido resultando inadecuada para acoger eficientemente las nuevas demandas.

Dentro de este marco de grandes condicionantes, puede decirse que los problemas que se han detectado en la zona de servicio y puerto de Arrecife son, sintéticamente, los siguientes:

**A. De adaptación de la zona de servicio terrestre a las nuevas demandas**

- Escasez de suelo disponible para acoger el posible crecimiento del tráfico de pasajeros, en ferry o en cruceros, y de mercancías contenerizadas o en sistemas Ro-Ro.
- Ausencia de instalaciones específicas y de calidad para la escala de cruceros.
- Confusión en la ordenación espacial de las distintas actividades que pugnan por mantenerse o instalarse en el puerto, sobre todo en el área de Naos, tanto en la zona terrestre, como en la zona de aguas.
- Ausencia de instalaciones específicas para la estancia de embarcaciones deportivas.
- Infrautilización de los muelles pesqueros de Naos.

**B. De acceso y estructura viaria**

- Ausencia de una red viaria interna independiente la ciudad y necesidad, por tanto, para algunos desplazamientos internos al puerto, de utilizar.
- En general, insuficiente definición del viario interno al puerto y del aparcamiento.



## DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-02-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto de PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE de APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 4 de 10 de 2006

La Secretaria

### C. De ordenación

- Ausencia de una zonificación clara en cuanto a los usos y actividades posibles en la zona de servicio.
- Ausencia de unas normas reguladoras precisas para la edificación y la localización de actividades en el conjunto de la zona de servicio del puerto.
- Insuficiente delimitación del recinto aduanero y el control de acceso.

### C. De encaje con la ciudad

- Falta de definición de posibles espacios de integración puerto-ciudad.

## **B. Potencialidades de la zona de servicio del puerto de Arrecife**

En cuanto a las potencialidades, podrían distinguirse:

### A. Posibilidades de ampliación

- Posibilidades de ampliación de los muelles y plataformas existentes, dentro de la misma estructura general del puerto.
- Posibilidad de creación de un muelle especializado en cruceros en una localización relativamente próxima al casco urbano.
- Posibilidad de acondicionar parte de la dársena de Naos para el atraque de embarcaciones deportivas.

### B. Posibilidades en cuanto a accesos y viario interno

- No se ven posibilidades para el trazado de un vial interno que articule las distintas piezas que componen las instalaciones de Arrecife y, en particular, de Naos con los Mármoles.
- Sin problemas para la mejora del resto del viario interno y de su conexión con el exterior.

### C. Potencialidades de ordenación

- Existencia de suficiente terreno y lámina de agua para ordenar las distintas actividades en su interior.
- Buenas condiciones para integrar usos urbanos en una gran parte de la zona de servicio.



### 3.2. Objetivos generales

De acuerdo con la problemática detectada y las potencialidades estimadas, el principal objetivo del Plan Especial es lograr compatibilizar dos metas básicas:

- Por un lado, dotar a la zona de servicio de una ordenación que optimice la eficacia funcional de las operaciones portuarias, lo que implica:
  - o Accesos capaces y una estructura viaria interna eficiente.
  - o Suelo ordenado suficiente para cubrir las demandas a medio plazo y posibilitar su solución a largo plazo.
  - o Adecuada distribución de actividades y funciones.
  - o Flexibilidad normativa que permita la adaptación del marco físico a las cambiantes demandas asociadas al tráfico marítimo.
- Por otro, lograr la máxima integración puerto-ciudad, de forma a:
  - o Aumentar las posibilidades de uso ciudadano del espacio litoral portuario.
  - o Potenciar la máxima integración urbana de las instalaciones para la escala de cruceros.
  - o Revitalizar la fachada marítima de Arrecife, dentro de la zona de servicio, creando un centro de recepción de visitantes, con equipamientos culturales y servicios de información adecuados, con establecimientos comerciales y de ocio adecuados.
  - o Establecer una normativa que minimice el impacto paisajístico de los edificios e instalaciones portuarios.

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**  
El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28-02-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.



Arrecife, a 4 de 10 de 2.006.  
La Secretaria



### **DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRÉCIFE

APROBACIÓN DEFINITIVA

Arrecife, a 11 de 10 de 2.006

La Secretaria



### **3.3. Objetivos concretos**

La compatibilización de ambas series de objetivos generales se traduce en los siguientes objetivos concretos:

#### **Relativos a la ordenación**

- Dotar de una ordenación general al conjunto de las áreas del puerto.
- Clarificar la distribución de actividades en el interior del puerto y, en particular, dotar de un espacio específico a las actividades náutico deportivas.
- Regular la localización y características de un área de equipamientos, comercio y ocio asociada a las escalas de cruceros y a las actividades náutico-deportiva.

#### **Relativos a los accesos**

- Garantizar un acceso autónomo a cada una de las áreas funcionales de la zona de servicio y, en particular, a las nuevas áreas náutico-deportivas y de equipamiento y comercio.
- Potenciar la comunicación peatonal entre el centro de la ciudad y las instalaciones con incidencia ciudadana como los cruceros, la navegación deportiva y los equipamientos y establecimientos comerciales y de ocio.
- Mejorar la ordenación interior de las áreas comerciales.

#### **Relativos al medio ambiente**

- Minimizar los impactos medio-ambientales de las nuevas obras previstas en el Plan Director reduciendo al mínimo los rellenos y apoyos en el fondo marino de las nuevas plataformas y viales.
- Potenciar el movimiento del agua en las dársenas del puerto y, en particular, en la de Naos y en el Charco de San Ginés.
- Proteger la conservación de los edificios de interesantes existentes en la zona de servicio.
- Regular la disposición y características de la edificación para preservar el paisaje, tanto desde el punto de vista de la ciudad, como de los buques entrantes.

#### **Relativos a la Normativa**

- Establecer una normativa diferenciada, que tome en cuenta la función de cada área y su situación relativa respecto a la ciudad y su incidencia en el paisaje,



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA

mediante una regulación de los usos, que minimice los posibles impactos de las actividades, y unas condiciones de edificación que hagan más transparente y de menor altura las construcciones en puntos sensibles visualmente.

- Dentro del marco anterior, permitir una gran flexibilidad en cuanto a ocupación del suelo y alturas, de forma a dar cabida a las variadas demandas de ubicación de actividades que recibe el puerto.

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 7 de 07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.



Arrecife, a 4 de 10 de 2006.

La Secretaria



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**  
El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de  
fecha 23-07-06 acordó la aprobación definitiva  
del presente proyecto.



Arrecife, a 10 de 10 de 2006  
La **Secretaria**

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end.

**I.4. ORDENACIÓN ADOPTADA**



Arrecife, a 4 de 10 de 2006  
La Secretaria

## I.4. ORDENACIÓN ADOPTADA

### 4.1. Instrumentos de ordenación

Se han adoptado como instrumentos básicos de ordenación de la zona de servicio el Esquema Director y la Calificación del Suelo, que comprende, a su vez, la definición de la Red Viaria y los Equipamientos y la Normativa.

#### Esquema Director

Se entiende por Esquema Director el conjunto de elementos que definen la estructura funcional de la zona de servicio y sus conexiones con el exterior. Su explicitación pretende cumplir dos objetivos:

Por un lado, contrastar y asegurar la coherencia funcional del conjunto de determinaciones concretas que el Plan Especial establece en cada área de la zona de servicio.

Por otro, mostrar el encaje de la ordenación portuaria en el entorno territorial y urbano.

Dados sus objetivos, el Esquema Director debe reproducir, en gran parte, los contenidos del Plan de Utilización, aprobado por el Ministerio de Fomento en 2004, y los del Plan Director del puerto, en proceso de elaboración por la Autoridad Portuaria.

Sin embargo, trata de ir más allá de una simple definición de usos globales, para configurar una ordenación de conjunto en la que puedan enmarcarse coherentemente las ordenaciones detalladas de cada una de las áreas que componen la zona de servicio.

En el Esquema Director, se utilizan como elementos principales de definición de la estructura física y funcional de la zona de servicio los siguientes:

- *La delimitación de la zona de servicio* adoptada en el Plan de Utilización.
- La identificación en el interior de la zona de servicio, de diversas *áreas funcionales* destinadas globalmente, cada una, a una labor específica y que son, por tanto, la expresión del destino al que se orientan el conjunto de las infraestructuras, edificios e instalaciones del área.

Las áreas funcionales identificadas en el presente Plan Especial se corresponden, en líneas generales con los usos adoptados en el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios aprobado en 2004 y su definición detallada se presenta en el capítulo de Normas Urbanísticas de este Plan Especial. Son las siguientes:

Área funcional Portuario Comercial  
Área funcional de Integración Puerto-Ciudad  
Área funcional de Remodelación  
Área funcional de Reserva

- *Las zonas con regímenes administrativos singulares*, que definen recintos de



## DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 29-07-06 acordó la aprobación definitiva

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE PRESENTADO PROYECTO DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 4 de 10 de 2.006

acceso controlado, con su definición ~~de~~ *La Secretaría* de acceso y control, entendiéndose por tales aquellas áreas de la zona de servicio en las que, por motivos funcionales, de seguridad u otros, se limita el acceso de personas o vehículos a las mismas, mediante el establecimiento de diversas formas de control.

- *Las conexiones infraestructurales* de la zona de servicio con el exterior, el viario principal de ésta y los puntos de acceso a las distintas áreas funcionales.

El Esquema Director se presenta grafiado en el Plano nº 1 y se describe en el siguiente apartado.

### La calificación del suelo

La calificación del suelo se realiza en el presente Plan especial a través de la definición de los espacios de servicio público, viario y equipamientos, y de la Normativa

#### *Definición de la red viaria y los equipamientos*

Tiene por objeto precisar los espacios que permanecerán de uso público en el seno de la zona de servicio del puerto, sin que puedan ser ocupados por actividades privadas o institucionales permanentes.

Complementan al Esquema Director, estableciendo el esqueleto, la estructura funcional del conjunto, que dará servicio y soportará a las actividades portuarias y definiendo con precisión la ordenación y la delimitación de las manzanas. No obstante, es conveniente señalar el distinto carácter que los elementos viarios y los equipamientos tienen en los puertos en relación a lo que ocurre en las ciudades, debido a la diferente dinámica que tienen y a las distintas funciones que la planificación de estos elementos tiene en cada uno de estos ámbitos.

En efecto, en las ciudades, la mayoritaria propiedad privada del suelo hace que la cantidad y localización, tanto del viario, como de los equipamientos, sea condición indispensable para garantizar la dotación de servicios necesarios en parcelas y actividades privadas, por lo que se consideran una de las determinaciones de los planes con mayor importancia jurídica (propiedad pública), a las que se confiere una validez permanente en el tiempo.

En los puertos, la situación es bien diferente. Primero, porque no existe la propiedad privada, siendo toda la zona de servicio de dominio público, en la que, la Autoridad Portuaria es la única gestora del suelo y no se generan, por tanto, plusvalías inmobiliarias. Segundo, porque los puertos constituyen áreas económicas sometidas directamente a la evolución del comercio marítimo internacional, donde la volatilidad de los tráficos y la variabilidad de la demanda exige una continua adaptación de sus instalaciones a nuevas necesidades y, por tanto, una reconsideración continua de la propia ordenación del suelo.



## DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA

Arrecife, a 4 de 10 de 2.006.



De esta manera, mientras en las ciudades, la ~~La Secretaría~~ localización espacial de la red viaria y los equipamientos es una garantía de futuro, en los puertos puede convertirse en una hipoteca que impida su adaptación a las nuevas demandas que, en el contexto de incertidumbre que caracteriza el tráfico marítimo, han adquirido en los últimos años una gran volatilidad.

De ahí que, en la ordenación de los puertos deba combinarse el establecimiento de una estructura urbanística básica, que permita poner en carga el conjunto de la zona de servicio, con la posibilidad de modificar la localización o características precisas de muchos de sus elementos, de cara a permitir ese proceso de adaptación a la demanda que exige su actividad.

En ese sentido, en el presente Plan Especial y tal como recoge la normativa, se ha optado por establecer dos tipos de elementos viarios, los vinculantes y los indicativos. Los primeros, el viario principal, conforman una estructura viaria que asegura las conexiones terrestres básicas del puerto y que se estima deben permanecer a medio o largo plazo. Los segundos completan esta estructura proporcionando acceso a los muelles y al interior de algunas áreas específicas, pero son susceptibles de modificación a corto plazo, cuando las circunstancias así lo requieran.

En cuanto a los equipamientos y servicios, el Plan no considera, en principio, vinculante la localización de ninguno de ellos, aunque sí el mantenimiento del servicio que proporcionan, aunque pudiera localizarse en otros lugares de la zona de servicio.

### *La normativa*

Se entiende por normativa el conjunto de determinaciones que definen la ordenación detallada de la zona de servicio. Comprende tres tipos de determinaciones:

- La definición de *las Áreas de Normativa*, cuya función es delimitar espacialmente las áreas a las que se aplicará una misma normativa.
- Las *Normas Particulares para cada área*, que tienen por objeto completar la ordenación detallada de la zona de servicio mediante la asignación a cada parcela de una serie de condiciones urbanísticas. Entre éstas, se han seleccionado:

- Las alineaciones y condiciones de parcelación
- Las condiciones de edificación
- Las condiciones de uso
- Las condiciones de acceso y aparcamiento
- Las condiciones de tramitación y desarrollo

Las Normas Particulares para cada área se encuentran recogidas en el Capítulo segundo del Título II de las Normas Urbanísticas.



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA

- Las *Normas Generales*, relativas a las disposiciones generales, régimen del suelo y procedimientos.

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 21-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.



Arrecife, a 4 de 10 de 2006  
La Secretaria

A large, stylized handwritten signature in black ink, positioned over the typed name "La Secretaria".



## DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 23-07-06 acordó la aprobación definitiva

del presente proyecto  
PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA



Arrecife, a 4 de 10 de 2006  
La Secretaria

### 4.2. Esquema Director

Los rasgos principales del Esquema Director propuesto para la zona de servicio del puerto de Arrecife, expuesto en el Plano nº 1, son:

#### DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO

El Plan Especial reproduce la delimitación de la zona de servicio contenida en el Plan de Utilización aprobado en 2004 por el Ministerio de Fomento y recoge los proyectos de desarrollo del puerto incluidos en el Plan Director elaborado por la Autoridad Portuaria en 2004.

#### ÁREAS FUNCIONALES

En cuanto a la disposición de las áreas funcionales, el Plan trata de reflejar las tareas más o menos especializadas que cumplen las distintas áreas de la zona de servicio en la organización de la actividad portuaria. Se diferencian así, las áreas asociadas directamente al movimiento de mercancías o pasajeros en los muelles, es decir, las portuario-comerciales, de las que se encuentran ya integradas con la ciudad, de otras que se encuentran en expectativa de remodelación o de aquellas que no tienen un uso o destino específico.

Como se ha indicado, en general, las áreas funcionales del presente Plan Especial responden a lo previsto en el Plan de Utilización, con ligeras matizaciones. En conjunto se trata de organizar la zona de servicio en función de las características de las diferentes áreas (accesibilidad, instalaciones portuarias, entorno urbano, etc.), tratando de optimizar su eficiencia funcional y de minimizar sus afecciones al entorno.

En se sentido, se califican:

Como área funcional *Portuario Comercial*, tres enclaves del puerto:

- El conjunto de plataformas e instalaciones portuarias localizadas en el puerto de los Mármoles, de carácter polivalente, aunque especializadas básicamente en Pasajeros, Ro-Ro y Contenedores. Se incluyen en esta calificación los proyectos de ampliación del dique y las plataformas previstas a poniente del mismo. La morfología de dichas obras se adapta a las necesidades operativas del puerto y a las repercusiones medioambientales.
- Los muelles operativos para actividades pesqueras en el puerto de Naos, en los que se propone mantener la especialización en las citadas actividades combinada con la acogida a actividades náutico deportivas.
- El nuevo muelle de Cruceros previsto por el Plan Director y localizado adosado al dique de Naos, que se dedicaría enteramente



### DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28-02-06 acordó la aprobación definitiva

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA

a este tipo e tráfico.



Arrecife, a 14 de 10 de 2.006

La Secretaria

Como área funcional de Integración *Puerto-Ciudad*, el conjunto de la zona de servicio situado al oeste de la dársena de Naos y constituido por el entorno del Charco de San Ginés, el Islote del Francés y el muelle Antiguo.

Como área funcional de *Remodelación* se califica la mitad occidental de la dársena de Naos, cuyas expectativas para su reconversión hacia otros usos son actualmente muy elevadas y gozan de un amplio consenso institucional. Se trata básicamente de promover la remodelación del fondo de la dársena, de escaso calado y difícil utilización para otras actividades portuarias, para adaptarla a la navegación deportiva y a la creación en su entorno terrestre de un área de equipamientos, comercio y ocio que se constituya en Puerta de Lanzarote, asociada al proyecto de nuevo muelle de cruceros sobre el dique de Naos, previsto en el Plan Director.

Como área funcional de *Reserva Portuaria*, el resto de la zona de servicio que carece en la actualidad de instalaciones portuarias y sobre la que no existen expectativas de utilización concreta.

### ZONAS CON RÉGIMENES ADMINISTRATIVOS SINGULARES

Dados los problemas de seguridad, tanto de mercancías, como de personas, que el libre acceso de vehículos y peatones introduce en la zona de servicio, es voluntad de la Autoridad Portuaria y objetivo de este Plan promover una precisa delimitación de las áreas comerciales del puerto que necesitan algún tipo de control del acceso. Este objetivo requiere la delimitación de los recintos que disponen de un régimen administrativo singular.

En la zona de servicio objeto del presente Plan Especial existe un único ámbito que debe estar sometido a un régimen administrativo singular. Se trata del puerto de los Mármoles, es decir de las plataformas e instalaciones localizadas sobre los muelles comerciales del puerto.

### CONEXIONES INFRAESTRUCTURALES

La zona de servicio del Puerto de Arrecife no posee un sistema viario autónomo, independiente del urbano. Tal como se ha puesto de relieve en el análisis, no existe un elemento viario interno que conecte las distintas áreas de la zona de servicio, por lo que la comunicación entre ellas debe hacerse a través del viario urbano, en concreto de un itinerario viario de calles conectadas entre sí, que constituyen un vial costero. Este vial penetra, en algunos tramos, en la zona de servicio y, en otros, discurre por el exterior. En cualquier caso, es el que funciona como distribuidor entre la red externa y las distintas áreas que componen la zona de servicio del puerto de Arrecife.



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA

Dentro de la imbricada estructura viaria de Arrecife, los principales elementos que el presente plan destaca para asegurar un adecuado acceso a las áreas portuarias son:

- *La remodelación del viario interno de los Mármoles:*

Ante la situación actual, con una cierta mezcla de actividades y una estructura viaria poco jerarquizada, el Plan propone una nueva definición del viario y la creación de dos playas de aparcamiento, desplazando la actual glorieta hacia el sur, para permitir liberar del control al acceso a la zona administrativa y añadiendo un punto de control. En la ampliación del dique de pasajeros se plantea la continuación del viario mediante un proyecto de urbanización (aun sin desarrollar).

**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**  
El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.



Arrecife, a 4 de 10 de 2.006  
La Secretaria



## DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 28 de Agosto de 2006 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE

APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PRESENTE PROYECTO.

### 4.3. Calificación del suelo



Arrecife, a 4 de 10 de 2006.  
La Secretaria

#### 4.3.1. Red viaria y equipamientos (Plano nº 2)

Tal como se ha indicado, la organización del viario y los equipamientos en la zona de servicio se realiza estableciendo, por un lado, dos tipos de elementos viarios, los vinculantes y los indicativos y, por otro, identificando la localización de los equipamientos existentes, pero estableciendo la posibilidad de su traslado a otra ubicación en determinadas circunstancias.

Los elementos vinculantes de la red viaria están constituidos por el nivel jerárquico del viario principal y por los muelles. El principal, lo constituyen únicamente los dos accesos a la zona de servicio con muelles comerciales, en Naos y los Mármoles, éste último con su doble prolongación que organiza la distribución interior, y los tramos del vial costero internos a la zona de servicio. El vial que en su día discorra sobre el puente que pueda construirse sobre la dársena de Naos, también se incluiría en su categoría, aunque su localización sea todavía indicativa.

En cuanto a los muelles, se considera que debe mantenerse despejada de toda edificación una banda, de anchura variable, en función de su especialización, en todos los muelles. Su localización precisa puede desplazarse en la medida en que se proceda a realizar los proyectos de ampliación previstos en el Plan Director, que quedan recogidos en el plano nº 2.

Los elementos no vinculantes y, por tanto, indicativos de la red viaria son el viario secundario y los accesos a muelles.

El secundario está constituido básicamente por los viales que definen las manzanas del área aneja a Naos, el que da servicio al dique de los Mármoles, así como el que daría servicio al área administrativa.

En cuanto a equipamientos y servicios, el Plan no hace sino recoger los existentes, es decir, el Instituto Marítimo e Internado, el Club náutico, la Biblioteca municipal y la Agencia Tributaria. En cuanto a los que se incluyen en el programa del área de remodelación de Naos (Centro de Recepción de Visitantes y otros equipamientos de tipo cultural a determinar), su localización concreta está pendiente de que se lleve a cabo el procedimiento previsto para su desarrollo, que incluye la convocatoria de un concurso de ideas y otros posterior de concesiones.

#### 4.3.2. Normativa

La normativa del presente Plan Especial se organiza mediante la división de su ámbito en una serie de áreas sujetas a unas condiciones urbanísticas y de desarrollo homogéneas: las áreas de normativa.

Se establecen diez áreas de normativa propiamente dichas, es decir, con un ámbito espacial claramente definido en el plano nº 3, entre las que se incluyen, una, referida al suelo ocupado por los equipamientos, en el interior de la zona de servicio. Los criterios



### DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 22-07-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA Arrecife, a 4 de 10 de 2006.

La Secretaria

de diferenciación de estas áreas son propiamente urbanísticos y fundamentalmente referidos a las condiciones de edificación y usos que requieren.

Las condiciones de edificación se refieren fundamentalmente a la ocupación máxima de la parcela por la edificación, a la altura de ésta y a la edificabilidad. En los criterios utilizados para definir estos parámetros se han tratado de recoger tres exigencias básicas y una diferencia sustancial con las áreas urbanas. Las exigencias consideradas han sido:

- Las derivadas de la situación actual, en el sentido de proponer condiciones de edificación que no difieran en mucho de lo existente, para así garantizar la permanencia de las actividades y concesiones existentes.
- Las necesidades funcionales de las actividades a ubicarse en cada área.
- Las exigencias que plantea el entorno urbano, que se han interpretado a través del análisis, por una parte, del entorno inmediato del puerto y, por otra, de las áreas portuarias más visibles desde la ciudad. Con carácter general, a medida que una área portuaria está más próxima a áreas sensibles de la ciudad o es más visible desde ésta, las condiciones, tanto de altura como de ocupación o la edificabilidad se hacen más restrictivas, tratando de reducir la masa posible de construcción.

En lo referente a la diferencia entre las áreas portuarias con las urbanas, se ha considerado el hecho de que, mientras en las urbanas, el agotamiento (y aún la superación) de la edificabilidad permitida es el objetivo perseguido por todos los promotores privados de edificación, porque el valor de ésta aumenta proporcionalmente a aquel, en los puertos, la edificabilidad proyectada responde exclusivamente a las necesidades funcionales de la actividad, ya que de construirse más de lo necesario se aumentan los costos y, además, se elevan también proporcionalmente, la cuantía de los cánones a pagar anualmente a la Autoridad Portuaria. De esta forma, mientras en las ciudades se debe ser muy estricto en edificabilidades o alturas, en los puertos una cierta holgura en las condiciones de edificación permite aumentar la variedad de demandas que pueden acogerse, sin que la cantidad global de edificación se aumente en proporción a la holgura.

En cuanto a usos permitidos en las diferentes áreas, se ha establecido una clasificación que recoge los habitualmente utilizados en los planes urbanísticos para describir las actividades más propiamente urbanas, excluyendo los residenciales, expresamente prohibidos por la legislación vigente, completada con algunos más específicamente portuarios. En lo referente a los criterios de aplicación de usos en cada área, se ha tratado únicamente de excluir aquellos claramente incompatibles con la localización y características de cada una, y permitir el resto, de manera a dar cabida a la máxima variedad de demandas.

Con estos criterios, las áreas de normativa adoptadas son las siguientes:

- El *área de normativa Almacenaje y Logística*, que abarca el conjunto de terrenos reservados para la construcción de naves o la disposición de zonas de almacenaje al aire libre, en las plataformas portuarias disponibles en los Mármoles.



**DILIGENCIA DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

El Ayuntamiento de Arrecife en sesión plenaria de fecha 23-02-06 acordó la aprobación definitiva del presente proyecto.

PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE SERVICIO DEL PUERTO DE ARRECIFE  
APROBACIÓN DEFINITIVA, a 4 de 10 de 2006



La Secretaria

- El área de normativa de *Administración y Servicios Portuarios*, localizada junto a la entrada al enclave de los Mármoles, en la que se tratan de agrupar los actuales edificios de oficinas de la Autoridad Portuaria y otras instituciones y los que en su caso sea conveniente construir con parecidas finalidades.
- El área de normativa de *Pasajeros y Ro-Ro*, que se refiere a las zonas en que se produce el embarque y desembarque de pasajeros y vehículos, y que incluyen áreas de estacionamiento, estación marítima, etc. En esta área de normativa se trata por tanto de establecer una regulación urbanística (usos, edificabilidad, etc.) que garantice su operatividad portuaria y se aplica al dique de los Mármoles y al proyectado muelle de Cruceros a adosar al dique de Naos.
- El área de normativa de *Remodelación de Naos*, en la que se delimita el recinto cuya remodelación se propone. Mediante su regulación se trata de diseñar el programa de usos y edificabilidad que puede desarrollarse y el procedimiento mediante el cual puede llevarse a cabo. Dada la dificultad de establecer unos límites espaciales precisos para el área de remodelación, se ha definido también un área de reflexión en torno a ésta, sobre la que los participantes en los concursos previstos para su diseño podrán, también, realizar propuestas. La aplicación de las propuestas al área de reflexión se formalizará mediante Estudios de Detalle.
- Área de normativa *Pesquera Náutica Deportiva*, concebida para regular la zona oriental de Naos, en la que se trata de permitir la coexistencia de dos tipos de actividades diferentes, la pesquera, que se pretende mantener y potenciar, y la náutica deportiva que puede ser el complemento o la alternativa más operativa para la anterior.
- Área de normativa de *Paseos Marítimos*, en la que se incluye el tramo de la zona de servicio destinado principalmente a Paseos Marítimos, que comprende el conjunto del área funcional de integración puerto-ciudad.
- Área de normativa de *Equipamientos*, que incluye en un recinto discontinuo todas las parcelas que actualmente cumplen funciones de equipamiento ciudadano.
- Área de normativa de *Equipamientos y Espacios Libres*, que incluye las parcelas que actualmente cumplen funciones de equipamiento ciudadano o de espacio libre.
- Área de Normativa de *Reserva*, prevista para aquellas áreas que puedan acoger actividades portuario-comerciales en el futuro.

Estas áreas de normativa, cuya regulación precisa se recoge en el título II de la Normativa, se completan como se ha indicado, con la regulación de la red viaria. En esta última se precisan los elementos vinculantes y no vinculantes y las posibilidades de modificación o traslado de algunos elementos.

