



PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN MUELLE DE LAS DELICIAS  
AREA AP-25 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SEVILLA. SEPTIEMBRE 2002

**Puerto de Sevilla**

TEXTO REFUNDIDO



Autoridad Portuaria de Sevilla



**TEXTO REFUNDIDO**

**PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN MUELLE DE LAS DELICIAS**  
**AREA AP-25 DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SEVILLA. SEPTIEMBRE 2002**



## ÍNDICE DE LA MEMORIA.

### DOCUMENTO 1:

#### 1. ALCANCE Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO 4

1.1. Objeto y ámbito del Plan Especial. 4

1.2. Antecedentes de planeamiento. 4

1.3. Conveniencia de la redacción del Plan Especial de Las Delicias. 5

#### 2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS 6

2.1. Antecedentes históricos: la evolución histórica de la zona. 6

2.2. El paisaje urbano. 10

2.3. Muelle y ciudad: usos y funciones en el ámbito de influencia. 12

2.4. Situación actual: usos, edificaciones y propiedades. 14

2.5. Actuaciones recientes. Accesibilidad, tráfico y aparcamientos. 15

2.6. La utilización del espacio portuario: problemas y oportunidades. 17

2.7. Determinaciones del planeamiento vigente. 19

### 3. MEMORIA DE ORDENACIÓN 20

3.1. El nuevo papel del muelle de Las Delicias en el plano de la ciudad. 20

3.2. Características principales de la ordenación. 21

3.3. Tratamiento de los espacios públicos. 23

3.4. Incidencia de las actuaciones en el paisaje urbano. 25

3.5. Usos y condiciones de la edificación. 28

3.6. Accesibilidad, tráfico y aparcamientos. 29

3.7. Parámetros básicos de la Ordenación. 32

3.8. Conexiones a las redes de infraestructuras y servicios. 33

### DOCUMENTO 2:

#### 4. NORMATIVA 34

#### 5. PLAN DE ETAPAS 40

#### 6. VALORACIÓN DE LA OBRA DE URBANIZACIÓN 41

#### ANEXO: FICHAS DE CATÁLOGO 43

#### PLANOS 69



**DOCUMENTO 1:**

**ALCANCE Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO  
MEMORIA DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS  
MEMORIA DE ORDENACIÓN**

## 1. ALCANCE Y CONTENIDO DEL DOCUMENTO

### 1.1. Objeto y ámbito del Plan Especial.

El presente Plan Especial tiene por objeto la ordenación del Muelle de Las Delicias en coherencia con el valor que tiene en la organización portuaria y su posición en la estructura urbana.

El traslado de la actividad portuaria comercial hacia el sur ha reducido el valor del muelle de Las Delicias como enclave portuario. El decaer de la actividad portuaria ha ido acompañado del crecimiento de la ciudad en su entorno, hasta convertir el muelle en un lugar central en la organización urbana. El antiguo muelle se ha convertido en un espacio bien urbanizado, con una posición central en la ciudad y con un uso incierto resultado de la progresiva pérdida de actividad portuaria y la falta de acondicionamiento para desempeñar usos urbanos.

El Plan Especial tiene por objeto establecer los criterios que permitan el uso portuario sin deterioro de la calidad urbana y ambiental que corresponde a un lugar central en la ciudad. El mantenimiento del uso portuario, coherente con la infraestructura existente y la inversión pública que la generó, debe realizarse de acuerdo con los valores urbanos de la zona, con respeto al patrimonio edificado y del paisaje que la ciudad ha generado.

La actividad portuaria prevista en el muelle permite ser compatibilizado con otros que mejoren el funcionamiento de la ciudad, dando respuestas a demandas ciudadanas y de manera destacada a mejorar las relaciones entre el río y el espacio urbano. Las reiteradas inundaciones de la ciudad han alejado

durante casi un siglo el río de la ciudad. Sólo a partir de la construcción de la Corta de la Cartuja y el levantamiento del tapón de Chapina, con el cauce antiguo convertido en dársena, es posible establecer una relación amable entre río y ciudad. Este proyecto ejecutado hacia el norte hasta San Jerónimo tiene en el muelle de Las Delicias la posibilidad de extenderse hacia el sur y conectarse con El Parque de María Luisa espacio emblemático de la Exposición Universal del año 1929.

El Plan Especial trata de resolver la ordenación pormenorizada de aproximadamente 10 Has, especificándose los usos pormenorizados de las distintas zonas y edificaciones propuestas así como la ordenación de volúmenes de las mismas, tomando con carácter general como referencia las condiciones establecidas en el Plan Especial del Puerto de Sevilla.

El ámbito del Plan queda delimitado por el puente del Generalísimo, puente de las Delicias, avenida Santiago Montoto y avenida de la Raza, afectando por tanto a suelos de uso portuario adscritos a la zona de servicio del puerto de Sevilla y a diversos viarios de borde que son objeto de remodelación para integrar la propuesta en el ámbito urbano.

### 1.2. Antecedentes de planeamiento.

En el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla se delimitaron ámbitos de planeamiento de desarrollo que

afectaban a los suelos de uso portuario entre otros; el Plan Especial del Puerto y el Plan Especial Las Delicias - Los Gordales, calificándose los suelos objeto del estudio como Espacios Libres - Áreas de Ocio la zona situada entre el puente de Alfonso XIII y el puente del Generalísimo y como Sistemas de Comunicaciones la zona comprendida entre el puente de Alfonso XIII y el puente de Las Delicias.

Tras la aprobación definitiva del Plan General comenzaron, con la iniciativa de la Autoridad Portuaria de Sevilla, los trabajos de ordenación de los suelos del puerto, que concluyeron con la aprobación del Plan Especial del Puerto de Sevilla en el mes de julio de 1994.

En dicho Plan se establecen unas condiciones generales de ordenación para la zona de las Delicias, identificada como zona AP-25, previéndose el desarrollo de la ordenación pormenorizada mediante la redacción de un Estudio de Detalle.

Como queda justificado en los siguientes apartados de la memoria, del análisis del Plan Especial y de las necesidades propias de los usos que se prevé implantar en la zona se concluye que es necesario modificar alguna de las determinaciones del Plan Especial del Puerto de Sevilla para la zona.

La totalidad del ámbito de planeamiento se encuentra dentro del Conjunto Histórico de Sevilla. Esta circunstancia hace necesaria, para la efectiva ejecución de la ordenación, la redacción y

▼ FOTO 1.





aprobación de un planeamiento de protección según lo previsto en el art. 20 de la Ley 16/85 del Patrimonio Histórico Andaluz. El presente Plan toma las determinaciones sobre la protección del Patrimonio Histórico incluido en su ámbito de planeamiento, dando respuesta a lo previsto en la legislación andaluza.

el Plan Especial del Puerto para la zona. A partir de estas determinaciones, que son adoptadas por este Plan como criterios generales de referencia para la correcta encardinación de la actuación en el enclave portuario, el Plan pormenoriza los usos, el reparto de edificabilidad, concreta las medidas de protección de la edificación y la ordenación de volúmenes.

### **1.3. Conveniencia de la redacción del Plan Especial Muelle de las Delicias.**

Las condiciones de uso y de ordenación de la zona AP 25 según se establece en el Plan Especial del Puerto, determinan una forma de ocupación y utilización del espacio que no ha sido posible materializar desde la fecha de aprobación del Plan Especial por cuanto las actuaciones de infraestructura y urbanización a ejecutar en relación a la disposición y edificabilidad de los usos terciarios y comerciales previstos no ha permitido la aparición de operadores interesados en el desarrollo de las actuaciones.

Esta situación de bloqueo de la intervención unida a la aparición de un operador dispuesto a realizar una importante inversión en la ejecución de un acuario en ésta zona mediante la formalización de una concesión administrativa ya tramitada ante la Autoridad Portuaria de Sevilla, justifica la elaboración de una propuesta de ordenación pormenorizada que se compatibilice con la implantación del acuario y garantice su correcta articulación con la ordenación del conjunto, al tiempo que se particularizan las intervenciones de urbanización adecuándolas a las necesidades y previsiones del Puerto de Sevilla a medio plazo.

En definitiva se pretende aprovechar la implantación del nuevo acuario para potenciar el uso colectivo del espacio y la utilización lúdica - comercial del muelle sirviendo de motor para la reurbanización integral de la zona tanto del muelle como de la cabecera del puente de Las Delicias y antiguo puente de Alfonso XIII.

Para la materialización de la propuesta de ordenación general realizada con las anteriores premisas se opta por la redacción de un Plan Especial que establezca una nueva ordenación sobre los terrenos.

El nuevo Plan mantendrá como referencias de ordenación el ámbito, los usos globales y la edificabilidad máxima permitida por

## 2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y ANÁLISIS

### 2.1. Antecedentes históricos: la evolución histórica de la zona.

#### Sevilla y su puerto en permanente pugna con las condiciones naturales del río.

La historia de Sevilla y su puerto está estrechamente vinculada a la realidad geográfica del Guadalquivir. El Guadalquivir es un río complicado, difícil de encauzar, navegar y controlar. Las acusadas diferencias de caudal de agua según las épocas, la escasa diferencia altimétrica con la desembocadura en el mar, la influencia mareal y el acarreo de aridos que arrastra el río son rasgos naturales que han condicionado su uso por la navegación y su relación con la ciudad. Se pueden destacar tres tipos de acciones que se han reproducido a lo largo del tiempo con la finalidad del control y el buen funcionamiento del puerto.

- Mejorar la navegación hasta el puerto. Los cerrados meandros del cauce que al discurrir por una llanura aluvial sin pendiente ocasionan grandes remansos de agua y lentas corrientes que dificultan su navegación.
- Acelerar el desagüe en las avenidas. Las avenidas a las que está sometido el río en épocas de fuertes lluvias han dado lugar a importantes inundaciones con las consecuentes pérdidas económicas para el puerto.
- Facilitar la subida de las mareas. La influencia marítima en el río que origina corrientes de aguas dulces y saladas en zonas bastante amplias lo que constituye una situación peligrosa para la navegación.

En la base del desarrollo del Puerto se encuentra la ejecución de este tipo de obras en un intento por controlar la dimensión de la lámina de agua, el calado y la corriente.

El Puerto comercial con las Indias, entre los siglos XVI al XVIII, se localizaba en el Arenal que era el terreno comprendido entre las murallas y el río y entre la Puerta de Triana y la Torre del Oro. En este espacio se desarrollan todas las actividades portuarias y poco a poco surgen en sus inmediaciones barrios relacionados con los artesanos que efectúan sus trabajos en este ámbito. En 1717 se produce, finalmente, el traslado de la Casa de la Contratación a Cádiz debido principalmente, a que las embarcaciones encontraban serias dificultades en su navegación por el río sevillano.

Hasta mediados del siglo XIX el signo del puerto no cambiará. Apoyado por el comercio sevillano, Pedro Pastor y Landero en

1863 se hace cargo de las obras que supondrán la transformación radical del espacio portuario comprendido entre la Torre del Oro y el puente de Isabel II. Para la mejora de la navegación Pastor y Landero construye espigones de defensa frente a La Cartuja, Las Delicias, San Juan de Aznalfarache y Punta del Verde, así como estrechamientos y dragados en lugares conflictivos de la ría. Entre las obras de defensa contra las inundaciones se llevan a cabo la cubrición del Tagarete, demolición de los lienzos de muralla entre Puerta Real y Barqueta y muro de defensa en la margen izquierda del meandro de San Jerónimo.

A pesar de estas obras de mejora, a finales del siglo XIX el puerto de Sevilla, que parece ser idóneo para establecer relaciones tanto con las costas ibéricas como con otros puntos del Mediterráneo no españoles por las magníficas condiciones de su localización geográfica, en infraestructura, equipamiento y prestaciones no satisface las necesidades presentadas por un tráfico cuyo volumen viene en aumento. Los muelles tienen defectos esenciales arrastrados desde la época de Pastor y Landero, son inestables y fácilmente inundables debido a su baja altura. Los atraque deben efectuarse con notable separación del muelle por la falta de calado al pie de éstos, dificultándose con ello las maniobras de carga y descarga.

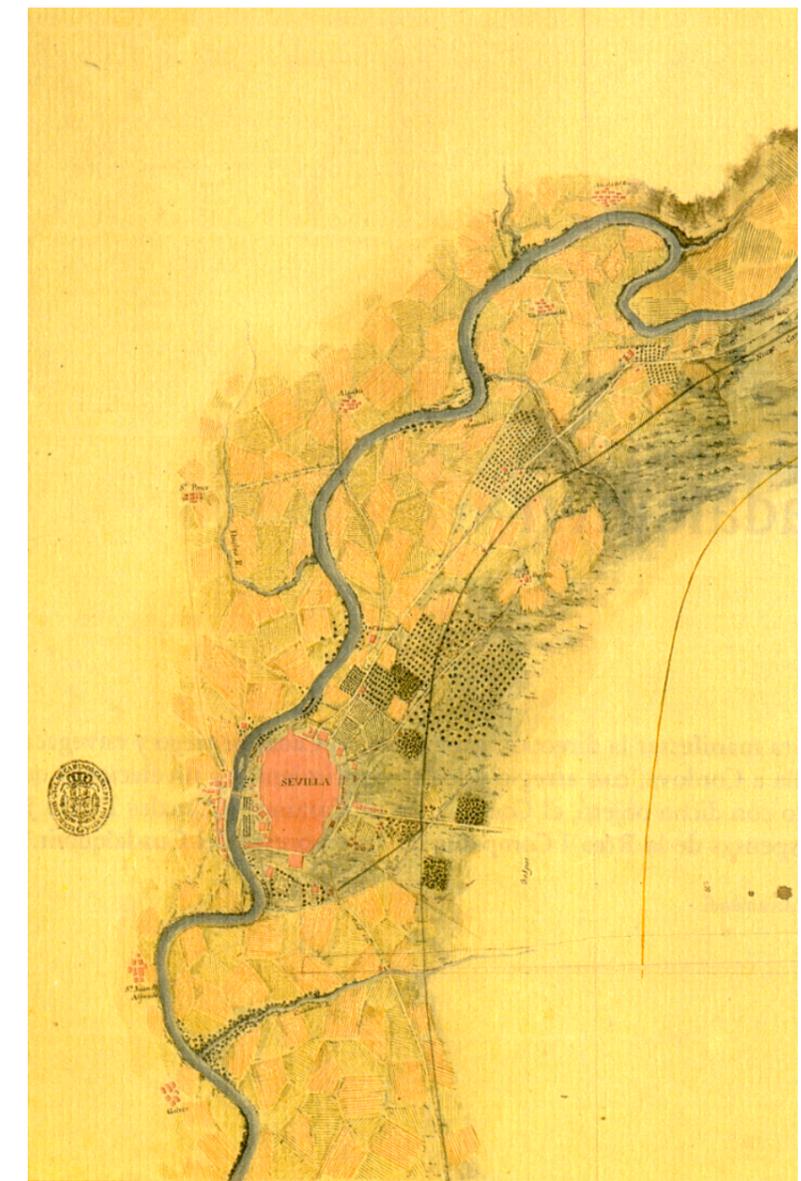
En estos momentos las instalaciones portuarias se extienden desde el puente de Triana hasta el palacio de San Telmo, localizándose la mayoría en la margen izquierda, mientras que la derecha queda reducida al movimiento del carbón y poco más para cuyas operaciones de carga y descarga no existe utillaje mecánico ninguno, debiéndose de realizar manualmente. Además dentro del puerto no existen boyas de señales ni de amarre; todos los barcos deben estar atracados al muelle.

#### El siglo XX: La modernización de las instalaciones portuarias.

En 1902, Luis Moliní, entonces director de la Junta de Obras del Puerto, redacta un proyecto general de obras de mejora de la navegación de la ría del Guadalquivir y su desembocadura, y del puerto propiamente dicho. Tres son las directrices fundamentales apuntadas en el proyecto:

- Para la transformación de la ría se realizarán obras de ensanchamiento y mejora del canal entre Sevilla y Bonanza.

▼ FIG. 1.



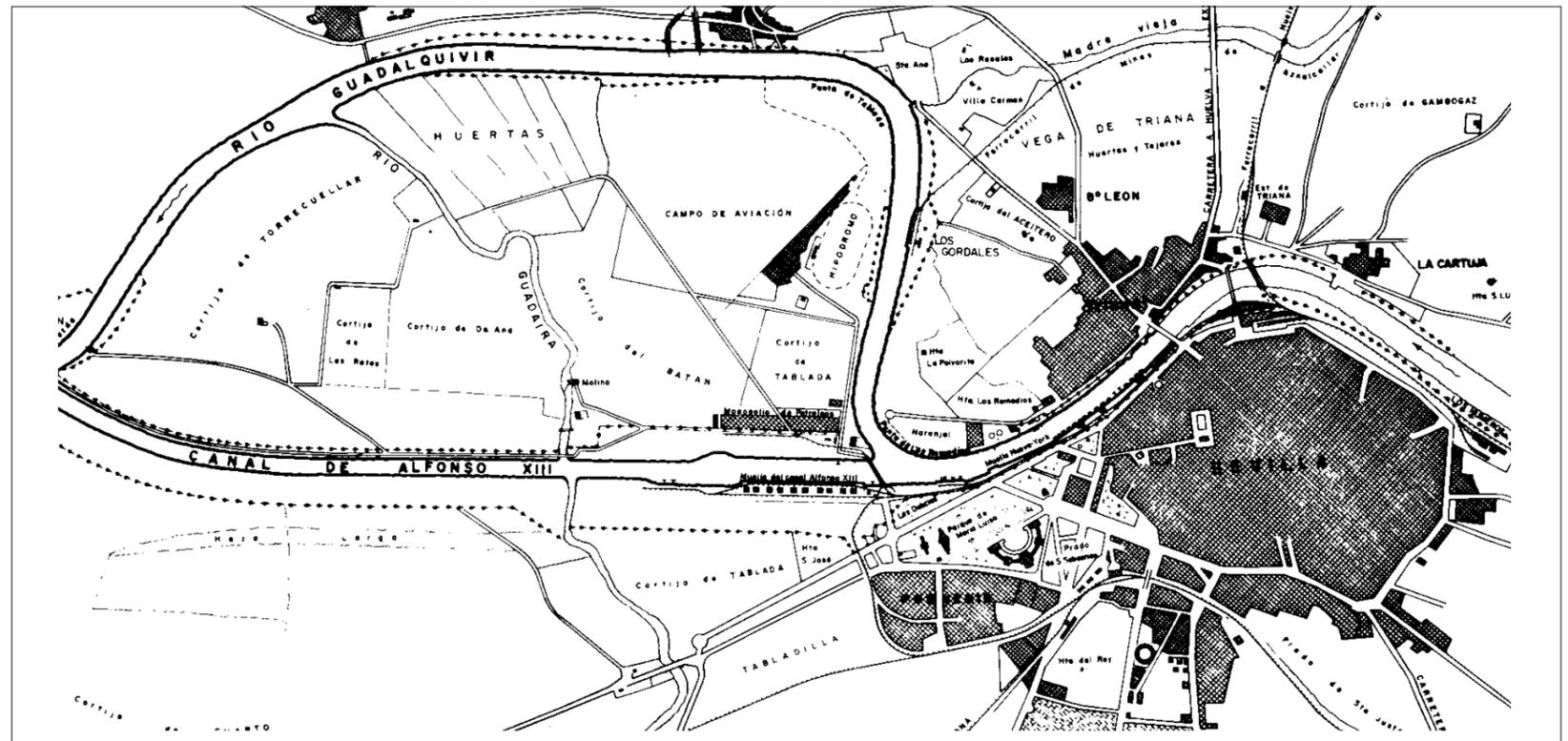
- En la desembocadura, dragados en el canal navegable.
- En el puerto, la apertura de la Corta de Tablada, construcción del puente que se llamaría de Alfonso XIII y construcción de un muelle de atraque de Tablada en la margen izquierda e instalación de la zona de servicio de dicho muelle.

La ejecución de estas obras permitirán mejorar el control sobre la navegabilidad del río y en consecuencia permite impulsar la actividad portuaria en la ciudad con la construcción de nuevos muelles, almacenes, ramales ferroviarios, tinglados y grúas.

Entre 1909 y 1916 se construye la Corta de Tablada que evita los meandros de Los Gordales, Tablada y la Punta del Verde. Además del canal, Molini proyecta la construcción de un muelle de atraque que es ampliado posteriormente, en 1916, por Delgado Brackenbury. Aprobado el proyecto definitivo en 1919, sobre la margen izquierda del canal comienza la construcción de los muelles destinados al servicio de mercancías generales con una zona de servicio, en la que, más tarde se levantarán varios tinglados, y una zona, detrás de la anterior, destinada al establecimiento de depósitos comerciales y almacenes algunos de los cuales existen actualmente en la avenida de la Raza. A partir de estos momentos el Arenal pierde su papel en la actividad marítima y se desplaza aguas abajo el grueso de las operaciones comerciales.

En la cabecera del nuevo puerto se plantea la construcción de un puente, de tramo central móvil, con el fin de facilitar el paso de las embarcaciones hasta el puente de Triana. El proyecto se saca a concurso y es concedido a la empresa Maquinista Terrestre Marítima de Barcelona en 1919. El 6 de Abril de 1926 tiene lugar la inauguración del Canal y Puente de Alfonso XIII, cuya imagen singular de puente giratorio es añadida al paisaje urbano de la zona.

Pero estas obras de ampliación y mejora del puerto sevillano llevadas a cabo en la primera mitad del siglo XX no se concentran sólo en esta zona de la ciudad sino que se extienden a otros espacios del frente portuario, situados entre el muelle de Tablada y el puente de Isabel II. Así, en 1905 concluye la construcción de un muelle de entramado metálico de 136 metros de longitud, denominado de Nueva York. Muelle que, posteriormente, es demolido para ser reconstruido en hormigón armado y adoquinado a causa de los movimientos del terreno sobre el que se halla construido que se acusan especialmente en épocas de fuertes lluvias.



▲ FIG. 2. EL PUERTO DE SEVILLA TERMINADAS LAS OBRAS DEL PLAN MOLINI



▲ FOTO 2. VISTA AÉREA DONDE DE APRECIAN LOS GRANDES PROYECTOS DESARROLLADOS EN LAS PRIMERAS DÉCADAS DEL SIGLO XX

### La Exposición Universal de 1929: Ciudad y Puerto partes de un mismo proyecto.

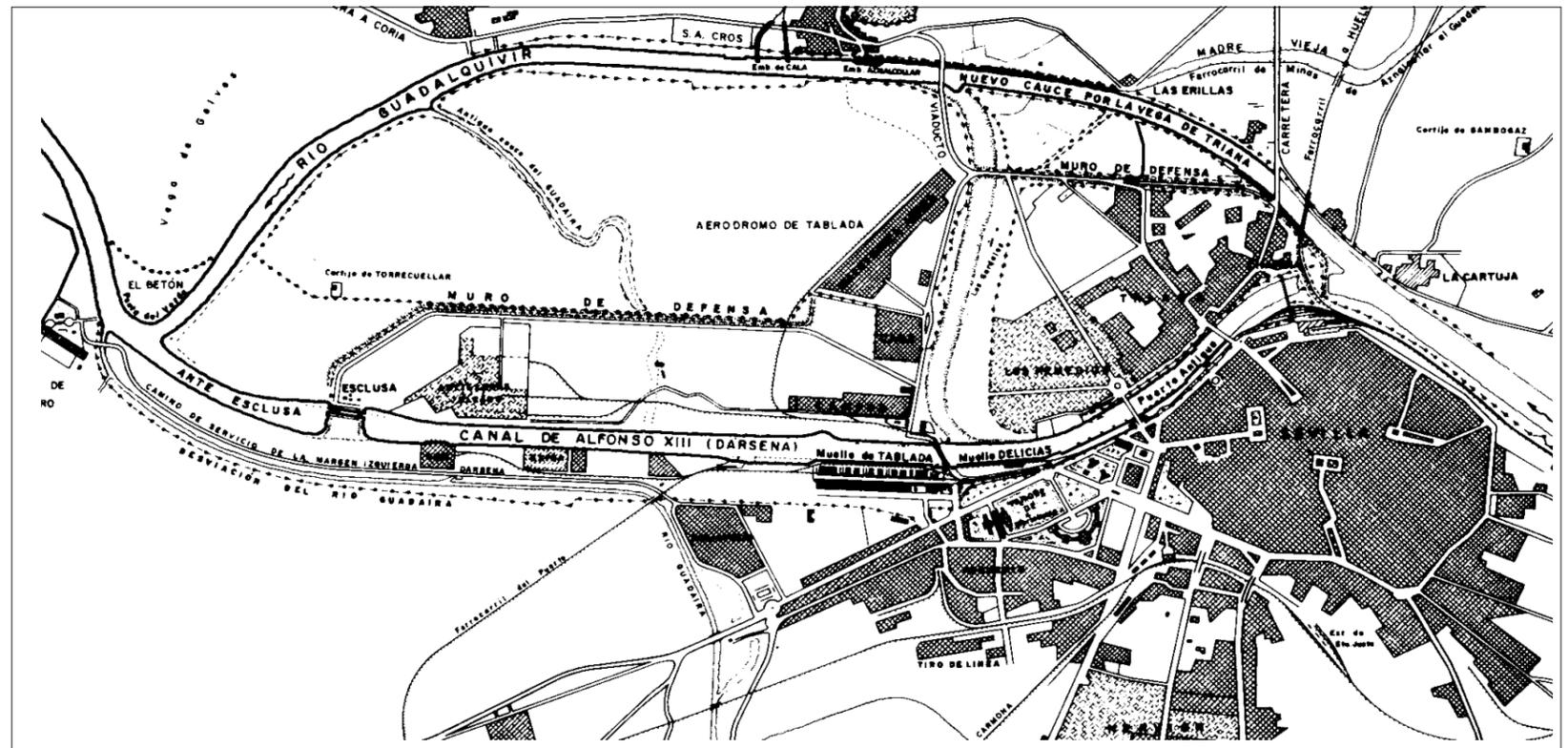
Un hecho histórico importante reseñado anteriormente, y al que es necesario volver a referirse por su vinculación con las obras llevadas a cabo en el puerto, es la Exposición Iberoamericana celebrada en Sevilla en 1929, cuya realización supuso un aumento de la actividad comercial, con el consiguiente incremento económico. La Corta de Tablada se asocia desde un principio a la organización de la Exposición. Los pabellones de la Exposición son construidos en un lugar con íntimas referencias al río y al puerto como vía de comunicación.

El ideal americanista de la Exposición Iberoamericana encuentra una base física a su altura en el proyecto de modernización del puerto, y éste justifica sus cuantiosas inversiones ante la posibilidad de una mayor apertura de los mercados americanos al tráfico marítimo de Sevilla. Se pretende restablecer mediante la Exposición, unas relaciones económicas que lo vinculen de nuevo con las colonias americanas perdidas.

Entre los pabellones que hoy en día se conservan y que se localizan próximos al muelle de Las Delicias, en terrenos propiedad del puerto, encontramos:

- El **Pabellón de Comandancia de Marina**, propiedad de la Armada Española y con actividades vinculadas al tráfico portuario hasta prácticamente la actualidad.
- **Pabellón de servicios aduaneros y carabineros** para el reconocimiento de equipajes e inspección de las leyes de aduanas, edificio en el que actualmente reside un cuerpo de la Guardia Civil y de la Policía.
- Antiguo **Pabellón de la Cruz Roja**, que actualmente pertenece al Ministerio de Sanidad y Consumo con funciones relacionadas con el control e inspección de productos procedentes de países no comunitarios.
- **Pequeño Pabellón de La Feria Iberoamericana** destinado, posiblemente, como estanco y más tarde como vivienda del guarda de esta zona del puerto. Hoy en día, posee un uso administrativo de carácter provisional.

A pesar del considerable incremento de la longitud de la línea de atraque del puerto y la superficie de servicio, ésta resulta insuficiente para las necesidades del tráfico portuario en los años anteriores a la Exposición. Se propone entonces la construcción de un muelle entre el de Nueva York y el puente de Alfonso XIII, conocido con el nombre de muelle de Las Delicias y ubicado próximo a los jardines de Las Delicias que datan de la



▲ FIG. 3. EL PUERTO DE SEVILLA TERMINADAS LAS OBRAS DEL PLAN DELGADO BRACKENBURY



▲ FOTOS 3 Y 4. CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE DE LAS DELICIAS A FINALES DE LOS AÑOS 20. EN ESTAS FOTOGRAFÍAS SE ADVIERTEN LOS MUELLES EN SU PRIMITIVO ESTADO

primera mitad del siglo XIX. El proyecto con una longitud de tramo de 673 metros, encargado a la Sociedad Construcciones Hormaechea, se inicia sobre 1928 y las obras comprenden la construcción de las estructuras de hormigón armado, con sus escolleras, la pavimentación completa de la zona de servicio, las vías férreas, la construcción del muro del espaldón, que separa la zona de servicio del camino de circulación detrás de ella, con sus rampas de acceso, y la instalación de los servicios de agua y alumbrado, adquiriéndose diez grúas análogas a las instaladas en el muelle de Nueva York, de las que hoy en día, se conservan dos de ellas. Con esta obra, el puerto de Sevilla se transforma radicalmente, abarcando sin interrupción desde el puente de Isabel II hasta la Punta del Verde. Un nuevo puente construido entre 1925 y 1931, denominado de San Telmo, permite la comunicación entre Sevilla y los terrenos de la huerta de los Remedios que sufrirán un gran desarrollo urbano en los años siguientes. Dicho puente constaba de dos tramos fijos y uno central móvil que fue sustituido a principios de los años 60 por uno fijo, lo que motiva el definitivo traslado de la actividad portuaria hacia el sur.

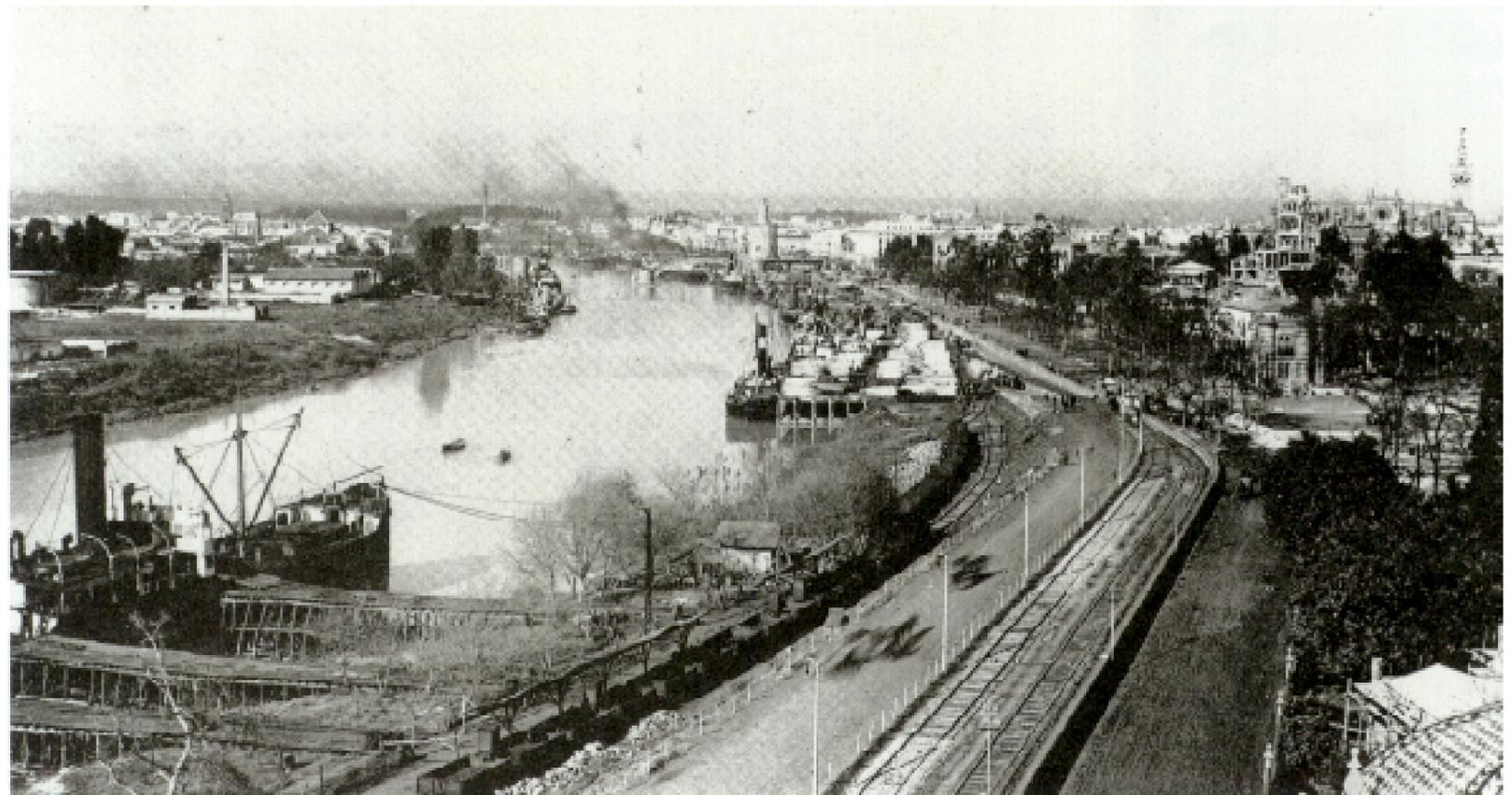
Entre 1930 y 1935 se aprecia un decaimiento en el movimiento portuario de Sevilla, debido especialmente a la onda expansiva de la crisis de 1929. El tráfico marítimo se resiente, y se llega a los mínimos similares de 1919 tras la guerra europea. El proyecto de la Exposición Universal se diluye, la ciudad entra en un proceso de atonía que se prolongará hasta la década de los sesenta y con ella la actividad portuaria.

### El Puerto infraestructura de transporte segregada de la ciudad.

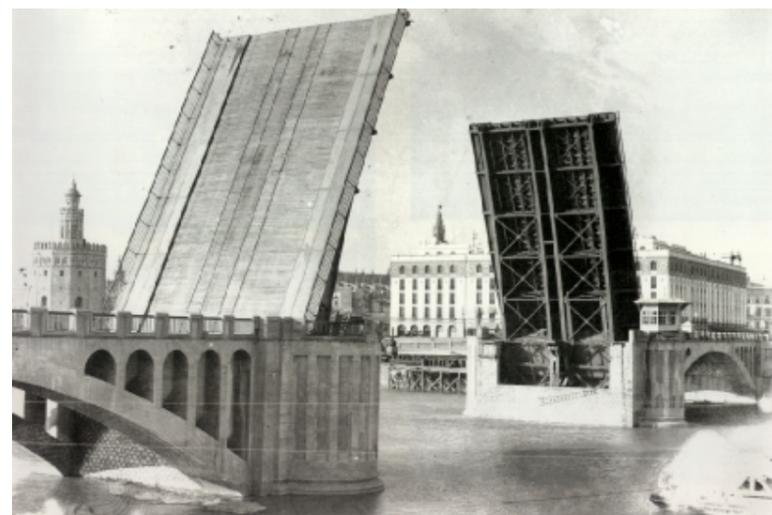
A mediados del siglo XX se dan por concluidas las obras del plan del 27 y casi al mismo tiempo, en 1945, se redacta un anteproyecto que incluye una ampliación para el puerto que le permitirá hacer frente a un tráfico diez veces superior al que hasta ahora se venía desarrollando. En 1950 se convertirá el cauce histórico en dársena cerrada. El tapón de Chapina al norte y la esclusa al sur aíslan la lámina de agua portuaria.

En 1943, se lleva a cabo la ubicación de tinglados en el muelle de Las Delicias y más tarde, sobre 1959, el proyecto de pavimentación de dicho muelle, así como la construcción del puente del Generalísimo que data de 1968.

A partir de los años setenta el Puerto plantea una nueva extensión hacia el sur, se construye la dársena del Batán (1973)



▲ FOTO 5. PERSPECTIVA DE LOS MUELLES, DE LAS MÁRGENES DEL RÍO Y DEL PASEO DE LAS DELICIAS



▲ FOTO 6. EL PUENTE DE SAN TELMO CONSTRUIDO ENTRE 1925 Y 1931.



▲ FOTO 7. MOMENTO DE LA INAUGURACIÓN DEL PUENTE DE ALFONSO XIII EN 1926

y se inicia el canal Sevilla-Bonanza. Se prepara un nuevo acceso ferroviario desde el sur, se ejecutan los nuevos puentes de Delicias y el Centenario y se crean nuevos accesos viarios con conexiones con la red nacional. El conjunto de actuaciones realizadas pretende consolidar el puerto como una gran infraestructura de transporte con conexiones intermodales, bien articulada en el sistema regional y nacional y con un funcionamiento en recinto cerrado al margen de los requerimientos urbanos.

En paralelo al proceso de especialización funcional del puerto y su segregación respecto los usos urbanos del entorno, la ciudad crece hacia el sur presionando sobre las áreas portuarias. La extensión hacia el sur y la ampliación de las funciones urbanas centrales acabarán por rodear el puerto. El crecimiento urbano a ambos lados del canal portuario obliga a nuevos pasos sobre el río que acabarán dificultando la relación de esta instalación con el resto de los muelles. Las extensiones urbanas y las nuevas rondas generan puntos de centralidad urbana que son aprovechados para localizar actividades administrativas y terciarias como ocurre en la intersección de la Avda. de La Raza. Y, por último, las áreas residenciales y turísticas que se desarrollan en el entorno no aceptan los tráficos portuarios de mercancías como los más adecuados para garantizar las condiciones de calidad de vida y atractivo ambiental consustanciales a estas áreas.

## 2.2. El paisaje urbano.

La posición de la zona objeto de ordenación en el conjunto urbano, su directa relación con el río y con los jardines de Las Delicias y la presencia de edificios de carácter simbólico para la ciudad que se asoman al río, hace que cobren una especial importancia los aspectos de percepción del espacio.

La definición del paisaje urbano, sus características principales, los elementos singulares de edificación, urbanización y arbolado así como las condiciones de percepción de los mismos, permite establecer las carencias y potencialidades del área como soporte fundamental para la posterior definición de las propuestas.

La zona objeto de actuación y su entorno inmediato se compone de tres ámbitos de características formales diferenciadas y que pueden analizarse de forma independiente: el muelle de Las Delicias, los jardines de Las Delicias y la zona de edificios administrativos comprendida entre el puente de Las Delicias y la

cabecera del puente antiguo, separadas unas de otras por la avenida de Santiago Montoto.

### a) El muelle de las Delicias.

Espacio vacío de enorme potencialidad paisajística en el que el contacto con la lámina de agua y su configuración espacial y de urbanización responden a las funciones portuarias que le dieron sentido. Las características principales son la homogeneidad del espacio conformado por una gran explanada pavimentada con adoquines de granito de la que sobresalen una serie de edificaciones complementarias la mayoría en desuso e inadecuadas para los objetivos de reurbanización y nuevas actividades que se pretenden implantar.

La franja más próxima al contacto con el río concentra la mayor parte de instalaciones vinculadas a su uso pasado, elementos para el atraque de embarcaciones, railes y tomas de corriente para el desplazamiento de las grúas y las propias grúas que han quedado en el lugar como testimonio de su historia.

En paralelo a la avenida Santiago Montoto discurre la trinchera que albergaba el ferrocarril del puerto, que además de aislar aún más al muelle respecto del resto de la ciudad, genera un espacio ambientalmente degradado y ya sin sentido.

Como elementos a valorar desde el punto de vista del paisaje urbano se pueden considerar la existencia de un espacio amplio y esencialmente libre junto al río, las características de la

pavimentación y las grúas antiguas (año 1933).

Como elementos discordantes que podrían suprimirse en la nueva ordenación se consideran el foso ferroviario, los edificios de ladrillo auxiliares, las torres de iluminación y los armarios para la toma de electricidad de las grúas.

### b) Los jardines.

El parque de María Luisa se asoma al río saltando la Palmera con los jardines de Las Delicias, que configuran la fachada de la ciudad hacia éste tramo del río. Las praderas verdes y las masas de arbolado de distintas especies caracterizan la imagen de los jardines en su zona de contacto con la avenida Santiago Montoto. Una sucesión de árboles alineados de gran porte en el extremo próximo a la glorieta de los marineros voluntarios y el edificio del pabellón de Argentina completan la imagen de los jardines hacia el río.

El mantenimiento de dicha imagen como fachada de la ciudad al espacio del río es el principal valor que el conjunto de los jardines aporta a la zona objeto de ordenación, en la que se deberá preservar el carácter y la escala de los elementos edificados y de arbolado existentes. Además de los jardines aparecen como elementos singulares los pabellones de Guatemala, Argentina, Marruecos y Colombia, todos ellos contribuyendo a la definición y cualificación de la imagen del conjunto. Especial relevancia

▼ FOTO 8.



adquiere el pabellón de Argentina, cuya escala y proximidad al río lo hacen protagonista del espacio. La posición de la avenida respecto del edificio hacen que éste quede en una situación marginal y de espaldas al viario, cuestión que debe tratar de corregirse en la propuesta de ordenación potenciando la presencia del edificio hacia el río y los hacia los nuevos espacios de ribera que se definan.

**c) La cabecera.**

La desaparición del puente de hierro y la ejecución del puente de Las Delicias han motivado un cambio trascendental para la zona induciendo a la desestructuración y desorden funcional y espacial. La permanencia de masas de arbolado que

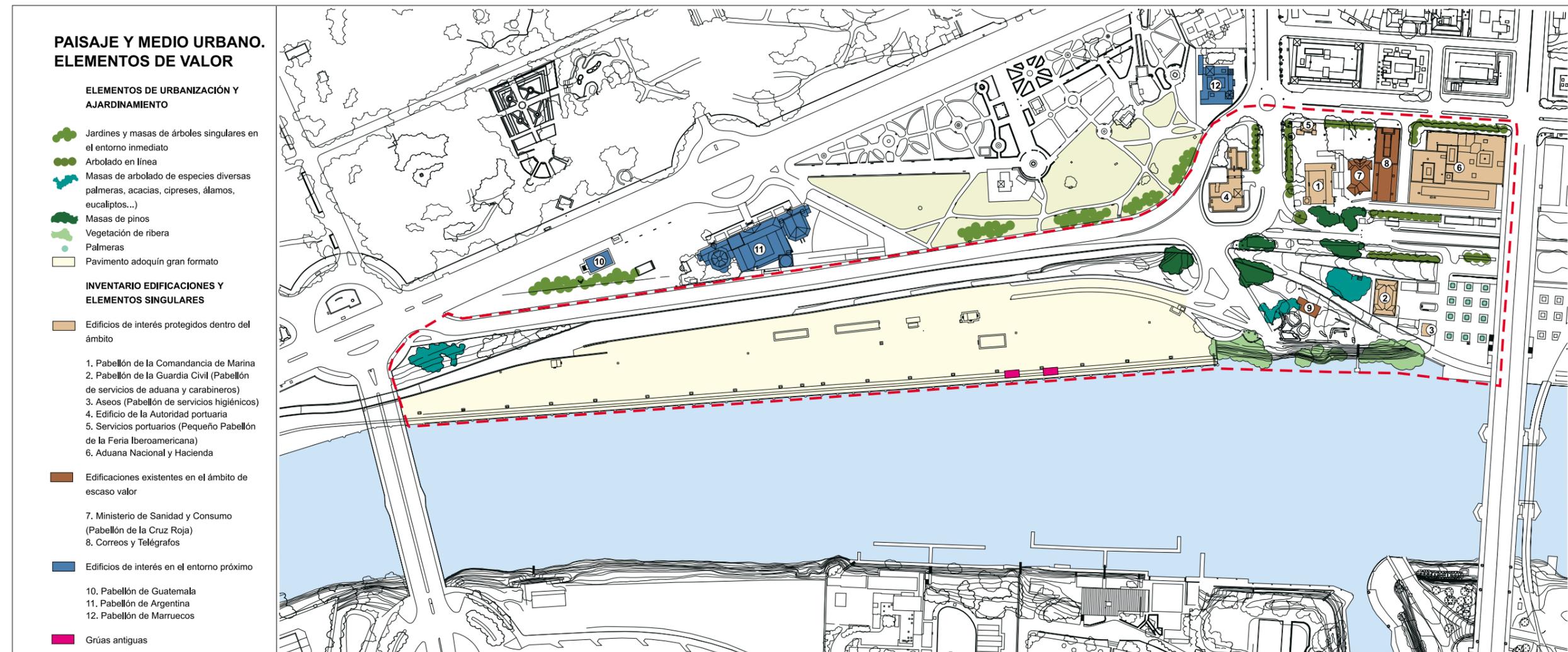
configuraron en su momento el arranque del puente con un carácter "paisajístico-natural", aún no respondiendo inicialmente a las características propias del espacio público que se propone para la ordenación de ésta zona, deberá considerarse como un factor esencial para la definición de la propuesta.

Por contra los restos de urbanización y otros elementos menores que estaban asociados al arranque del puente antiguo así como los fosos del ferrocarril en desuso introducen elementos de confusión para la clarificación espacial y formal de la zona, por lo que es aconsejable su eliminación en la nueva ordenación.

En otro orden de cosas, la rasante de la zona de viario próxima al puente antiguo se encuentra elevada debido a la necesidad de alcanzar la cota del puente, introduciendo un mayor grado de discontinuidad entre el muelle y la zona de edificios administrativos.

Parte de los edificios existentes en la zona se construyeron para la Exposición Iberoamericana de 1929, colmatándose la zona con los edificios de Aduana, Correos y Autoridad Portuaria en las décadas de los años 30 y 40. En general los edificios contribuyen en mayor o menor medida a la cualificación de la zona, si bien en determinadas situaciones se produce una excesiva colmatación del espacio por la edificación, como es el caso de los edificios de Sanidad y Correos introducidos entre la Aduana y el edificio de Comandancia de Marina.

Se consideran por tanto como elementos valiosos para su preservación los edificios de arquitectura singular y que en mayor medida conforman la imagen de la zona y constituyen la memoria del lugar a pesar de no tener en ocasiones valor en sí mismos como es el caso del edificio de la Autoridad Portuaria.



#### d) La avenida.

La avenida Santiago Montoto introduce una fuerte ruptura entre los jardines y el muelle, acrecentada por la existencia del foso del ferrocarril y la falta de accesos y relaciones entre una y otra zona. La excesiva dimensión trasversal del viario y su inadecuada urbanización contribuyen a acrecentar su condición de barrera al tiempo que se niegan las potencialidades que como espacio urbano y recorrido de calidad paisajística podría tener.

La elevación de la rasante en la zona próxima al edificio de la Autoridad Portuaria para posibilitar el acuerdo con la rasante del puente introduce nuevos factores negativos para la configuración del espacio y las condiciones de percepción de unas zonas respecto otras.

Como conclusión y desde el punto de vista de la recalificación del espacio urbano y la definición de un escenario en el que se potencien las cualidades paisajísticas de la zona se establecen los siguientes objetivos generales:

- Mejorar las relaciones, conexiones y continuidades entre los jardines y el muelle transformando la avenida en un espacio integrador de las zonas que ahora separa y potenciando el carácter de paseo y mirador hacia el río.
- Clarificar la estructura interna y la formalización del espacio de cabecera, manteniendo los edificios de mayor interés e integrándolos junto con las masas de arbolado existentes en un espacio público reconocible con características propias.
- Introducir elementos de urbanización y plantaciones en el muelle que apoyen la relación con los jardines y el espacio de la actual avenida, manteniendo el carácter esencialmente vacío y continuo del espacio.
- Definir la implantación de edificaciones que apoyen la utilización pública del muelle cuidando especialmente la adecuada integración de las edificaciones en la fachada que constituyen los jardines de Las Delicias y el pabellón de Argentina hacia el río.

#### 2.3. Muelle y ciudad: usos y funciones en el ámbito de influencia.

El muelle de Las Delicias reduce notablemente su actividad a partir de la década de los ochenta. La construcción del Puente de las Delicias y la puesta en funcionamiento del muelle del Centenario relega el muelle de las Delicias a tráficos singulares como visitas de barcos emblemáticos, cruceros, pantalanos para embarcaciones recreativas, etc. El plano del muelle ha servido para localización de actividades recreativas efímeras. Ninguna de las actividades desarrolladas en este espacio ha llegado a consolidarse y en la actualidad se encuentra parcialmente ocupado por los fragmentos desmontados del viejo puente de Alfonso XIII.

Desde un punto de vista urbano el muelle de las Delicias es considerado un espacio vacío de uso. La escasa consolidación de las actividades ocasionales que ha tenido, la baja intensidad del uso implantado y la dificultad para acceder a él asocian el lugar a un espacio desocupado.

A esta consideración ha contribuido el carácter de las áreas urbanas que rodean el muelle y que se caracterizan igualmente por una baja intensidad de uso. El Parque de María Luisa, los jardines de las Delicias, el muelle de Nueva York, el espacio de la feria y los clubes privados de la margen izquierda se caracterizan por densidades de uso bajas. En su conjunto son espacios destinados a actividades lúdicas y de esparcimiento.

Para observar con mayor detalle las funciones y usos urbanos

▼ FOTO 9.



que se desarrollan en la zona se analizarán dos cortes. Un corte se establece paralelo al río donde se observan el uso de la margen izquierda aguas arriba del muelle y otro, transversal al río que ponga en relación el muelle con los usos localizados a sus espaldas.

#### La margen izquierda del río desde el Puente de Triana al Puente de Las Delicias.

La margen izquierda del río ha sido tradicionalmente el puerto de Sevilla. El desempeño de esta función y el incierto momento en que el puerto abandona estos espacios en favor de la ciudad da lugar a una sucesión de situaciones particulares. El paseo de Marqués del Contadero, el muelle de Nueva York y el muelle de las Delicias presentan un gradiente de desactivación portuaria y recuperación urbana que ejemplifica el traspaso de funciones.

El paseo Marqués de Contadero convertido en espacio verde público es un referente simbólico y turístico de la ciudad. El viejo espacio portuario de la ciudad transformado en paseo permite una amable relación entre la ciudad histórica y el río lo que la convierte en escenario destacado de la vida pública. La solución adoptada es la de plataformas ajardinadas que descienden ligeramente hacia el río y permiten la aparición, bajo ellas, de locales en el paseo inferior. El paseo del borde del río se configura mediante sección variable con ensanchamientos en sus extremos, puente de Triana y Torre del Oro, y un ancho estricto, 10m, en su parte central. En la actualidad, y sobre el uso lúdico, se superpone la utilización del paseo bajo como lugar de aparcamiento al servicio del área central de la ciudad, lo que

durante algunas horas del día descalifica su valor ambiental.

El muelle de Nueva York, pese a perder por completo el uso portuario, no se ha recuperado para la ciudad. Sobre el muelle no se han realizado obras dignas de mención para mejorar su urbanización y adecuarlo a las actividades ciudadanas. Una parte del muelle, la localizada al norte, se utiliza como aparcamiento de la ciudad central, mientras que la parte sur permanece cerrada.

Por último, el tramo entre el puente del Generalísimo y de las Delicias ocupado por el muelle de las Delicias y la zona administrativa portuaria definen un tramo discontinuo y de escasa utilización urbana. Como se ha indicado, el remanente de la actividad portuaria ha impedido hasta la fecha incorporar otros tratamientos que incentivarán otros usos.

Además de la cuestión del uso, sobre el muelle aparece un segundo aspecto de atención. El acceso al antiguo puente de Alfonso XIII aparece en la actualidad como una instalación anacrónica. Perdido el puente, del terraplén de tierras carece de interpretación posible en el espacio del muelle. La rasante y geometría no guardan relación con la edificación del entorno ni con las vistas principales sobre el río.

Como se puede observar la orilla izquierda esta compuesta por fragmentos de escasa continuidad formal y funcional. Los tramos entre puentes siguen pautas de acondicionamiento del espacio y utilización autónomas. La falta de continuidad se produce a todos los niveles siendo en la actualidad imposible discurrir de forma peatonal a lo largo de la orilla del río.

La continuidad física a lo largo de la orilla se produce a través de ejes viarios: Paseo Colón, Avda. de la Palmera y su ramal lateral Avda. Santiago Montoto. Estos viarios soportan intensidades tráfico importantes como corresponde a su rango en la red viaria de la ciudad. Esta circunstancia degrada la calidad ambiental de las vías con ruidos, humos y peligro para los movimientos peatonales.

Como conclusiones el frente fluvial que rodea al muelle de las Delicias se caracteriza por:

- La fuerte incidencia en la imagen de la ciudad tanto en la configuración del paisaje urbano como en los aspectos representativos y culturales.
- Los usos que ocupan el borde de la lámina de agua son el resultado de un proceso de degradación o pérdida de las funciones principales.

- La presión del tráfico y la movilidad urbana que se manifiesta tanto en la intensidad de tráfico como en el uso de aparcamiento de parte de este espacio.
- La falta de continuidad peatonal a lo largo de la orilla del río.

#### Los usos urbanos a espaldas del muelle.

Para verificar los usos urbanos a espaldas del muelle se analizan dos secciones transversales. La primera de ellas se traza por el antiguo muelle, al norte de la posición ocupada por el antiguo puente de Alfonso XIII y la segunda, por el área administrativa al sur de dicho puente.

#### La sección transversal al norte del antiguo puente de Alfonso XIII.

La sección transversal al norte del antiguo puente viene definida por la sucesión muelle de las Delicias-Avda. Santiago Montoto-jardines de Las Delicias-Avda. Palmera-Parque María Luisa. En otras palabras, tras el muelle se repite la secuencia viario y zona verde, siendo el primer grupo de menor jerarquía e importancia que el segundo. Santiago Montoto-jardines de las Delicias resultan apéndices o brazos secundarios de los elementos principales Avda. Palmera-Parque María Luisa.

Esta reiteración de usos, aunque con distinto valor jerárquico, podía entenderse como una matización de la actividad para ganar diversidad. Sin embargo, la fuerza del eje viario de La Palmera trastoca el esquema apareciendo como una barrera que separa lo que ocurre a uno y otro lado de su trazado. Así, los jardines de las Delicias aparecen como un espacio de difícil acceso, segregado del Parque, rodeado de viario y separado del río, su mayor atractivo, por el antiguo muelle hoy convertido en explanada abierta.

El jardín de las Delicias es un espacio desaprovechado. El trazado de los jardines, el arbolado, la edificación de la Exposición de 1929 crean un conjunto equilibrado en valores ambientales y culturales y con una estructura aprovechable para la estancia y el paseo. Estas ventajas son escasamente aprovechadas por la dificultad de acceso y por contar con una dimensión y actividad insuficiente para justificar el viaje a este destino.

La estrategia del Plan, como en adelante se verá, será la de integrar este espacio con el muelle de las Delicias conformando un espacio lúdico de mayor tamaño que permita incorporar otras actividades que aumenten el atractivo del lugar.

#### La sección transversal al sur del antiguo puente de Alfonso XIII.

La sección transversal al sur del antiguo puente viene definida por la sucesión agua-edificios portuarios-vía de servicio interno del puerto-edificios administrativos-Avda. de La Raza-usos urbanos residenciales y administrativos.

Se trata de un espacio donde la actividad portuaria se ha consolidado en las actividades administrativas y de control. La línea de agua aunque configurada por un muelle se destina a tráfico internos del puerto, prácticos, dragas, etc.

En su conjunto es un área de uso estable que se desarrolla en una arquitectura de bastante interés patrimonial. Los edificios en su localización responden a la organización de la Avda. de la Raza. En el interior del área portuaria, la organización urbana pierde claridad al quedar parcialmente afectada por el estribo del antiguo puente. Las rasantes y trazado del acceso del puente no se ajustan a la edificación existente.

Por último, el crecimiento de la actividad administrativa en esta área ha inducido el incremento de la demanda de aparcamiento. En la actualidad, los viarios interiores del puerto y gran parte de los espacios libres de edificación son utilizados como aparcamiento.

#### 2.4. Situación actual: usos , edificaciones y propiedades.

El ámbito de actuación está constituido en la actualidad por tres zonas claramente diferenciadas, el muelle de las Delicias, la franja de edificios administrativos públicos que se apoyan en la avenida de la Raza y la zona de funcionamiento interno del puerto. Todo este espacio se encuentra dentro del límite de la zona de servicio del puerto, quedando fuera del mismo únicamente la avenida Santiago Montoto, viario externo al puerto y de titularidad municipal.

##### Zona 1. Muelle de las Delicias:

La situación actual del muelle es de infrautilización tanto del espacio de tierra como de la línea de agua. Suprimidas sus primitivas funciones portuarias, se mantienen las infraestructuras originales ( grúas, vías de ferrocarril etc) reduciéndose la utilización del muelle al atraque ocasional de cruceros.

Entre la avenida Santiago Montoto y el muelle se sitúan las antiguas vías del ferrocarril interno del puerto, ya en desuso, con un trazado paralelo a la avenida y una sección en trinchera, siendo la rasante de las vías algo menos de un metro inferior a la del muelle. La rasante del muelle a su vez está casi tres metros por debajo de la avenida.

Las edificaciones antiguas que se mantienen en el muelle son de muy escaso interés y su estado actual es de deterioro general. Se trata de edificios de pequeña entidad destinados a control, báscula (ambos en desuso), transformadores y almacenes

en los que en la actualidad se ubica un puesto de la Cruz Roja.

En la zona próxima a la rampa de acceso al muelle se localiza una edificación de reciente implantación con estructura y cubierta metálica y paramentos acristalados que cumple funciones de apoyo a la terminal de cruceros, y que dado su carácter ligero es susceptible de traslado una vez que se produzca la reordenación de la zona.

Finalmente el extremo sur del muelle actualmente está ocupado por el puente de Alfonso XIII, que una vez desmontado de su posición original espera su traslado a la ubicación definitiva.

##### Zona 2. Edificios Administrativos en avenida de La Raza.

El área comprendida entre el vial interno del puerto prolongación de la avenida Santiago Montoto y la avenida de la Raza está ocupada por una sucesión de edificios públicos asentados sobre la zona de servicio portuario y con diversos usos vinculados o no al funcionamiento del puerto: Edificio de la Autoridad Portuaria, Comandancia de Marina, Aduana, Administración de Hacienda, Correos y Área de Sanidad de la subdelegación del gobierno.

En general el estado de los edificios es aceptable y el uso de los mismos apoya las funciones urbanas de la avenida de la Raza. La ocupación de suelo y la imagen urbana del conjunto es asimismo adecuada, por lo que el planteamiento general para la zona será el mantenimiento de la situación actual.

Todos los edificios se abren hacia la avenida de la Raza o al vial perpendicular a ésta, presentando fachadas traseras hacia la zona de servicio interno del puerto y cerrándose hacia dicho espacio con el que apenas tienen conexiones.

El vial existente entre el edificio de la Autoridad Portuaria y la Comandancia de Marina, actualmente cerrado al tráfico general, ha perdido sus funciones originales convirtiéndose en un espacio infrautilizado y con una urbanización inadecuada para el uso que actualmente y en el futuro puede hacerse de dicho espacio.

Asimismo la rasante de la calzada en prolongación de la avenida de Santiago Montoto está elevada respecto del edificio de la Autoridad Portuaria, cuestión que vino determinada por la necesidad de cruce a distinto nivel del ramal del ferrocarril interno del puerto y la calzada de conexión con la cabecera del puente de Alfonso XIII, y que en la actualidad carece de sentido.

##### Zona 3. Zona de servicio interno portuario.

Entre el puente de las Delicias, la zona de edificios administrativos y la traza del puente de Alfonso XIII ha quedado un espacio con un carácter residual en gran medida y que alberga únicamente una edificación destinada a la Guardia Civil y una zona de aparcamientos, en parte urbanizada tras la ejecución del puente de las Delicias y en parte ocupando espacios sin uso.

▼ FOTO 10. MUELLE DE LAS DELICIAS



▼ FOTO 11. EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS EN AVDA. DE LA RAZA



Además de la edificio de la Guardia Civil, de estilo regionalista y con cierto nivel de deterioro, existen otras edificaciones de menor interés y escasa o nula utilización: casetas de control, báscula, almacenes, pañol de flota, aseos, edificio de una planta aislado en zona ajardinada y transformador.

El antiguo trazado del ferrocarril se bifurca formando dos cajones en trinchera que recorren la zona, y entre los cuales existen zonas ajardinadas con masas de arbolado algunos de las cuales alcanzan un gran porte.

Existen dos comunicaciones entre ésta zona y el resto de los terrenos del puerto hacia el sur, el vial principal que en prolongación de la avenida Santiago Montoto cruza bajo el puente de las Delicias y una conexión de menor latitud y gálibo que sigue la traza de la antigua vía de ferrocarril en el borde del muelle.

#### Zona 4. Avenida Santiago Montoto.

Viaro urbano de carácter general que cumple un papel secundario en la estructura viaria de la zona, si bien el nuevo papel que ha adquirido la avenida de la Raza en la estructura general tras la ejecución de la variante de Bellavista influye en cierta medida en la mayor utilización que de éste vial se hace como recorrido de salida hacia el sur y como alternativa a la avenida de la Palmera.

En la actualidad el diseño de la vía, con una amplia calzada y un estricto acerado hacia el muelle desprovisto de elementos de urbanización y arbolado, hacen inadecuada su imagen y su funcionamiento viario, ya que con la sección actual únicamente

▼ FOTO 12. ZONA DE SERVICIO INTERNO PORTUARIO



funciona un carril de tráfico de amplia dimensión y dos bandas de aparcamiento en cordón, una de las cuales se utiliza para aparcamiento de autobuses.

#### 2.5. Actuaciones recientes. Accesibilidad, tráfico y aparcamientos.

El espacio sobre el que se centra la propuesta de ordenación ha sido soporte a lo largo de la historia de la ciudad de una serie de intervenciones de infraestructura viaria, ferroviaria y de funcionamiento portuario que han ido transformando el lugar hasta llegar a la situación actual, en la que se nos presenta un espacio torturado con cicatrices de las infraestructuras ya sin uso y caótico en cuanto a funcionamiento, accesos y vialidad.

El desaparecido puente de Alfonso XIII perdió sus funciones territoriales de paso del río con la inauguración del puente de las Delicias. Al margen de la modernización que el nuevo puente supuso, el levantamiento del antiguo puente depende en gran medida de la falta de ajuste de aquél a la ciudad de su entorno. La posición del puente Alfonso XIII respondía en alzado y directriz a su construcción en seco lo que ocasionó su emplazamiento oblicuo al río, la falta de comunicación con la Avda. de Moliní y la desorientación en relación con su función territorial.

Esta directriz extraña respecto a los bordes urbanos ocasionó que el puente careciera de una plaza o espacio que identificará su cabeza. De este modo, desmontado el puente, se han perdido todas las trazas de su presencia en la ciudad.

En segundo lugar, la reciente ejecución de la glorieta en la avenida de la Raza ha permitido cerrar al tráfico el vial este la Autoridad Portuaria y la Comandancia de Marina, clarificando la

▼ FOTO 13. AVENIDA SANTIAGO MONTOTO



estructura viaria de la zona y permitiendo liberar del tráfico de paso una zona con grandes potencialidades desde la perspectiva de la construcción de una nueva escena urbana y una mejor articulación río - ciudad.

En relación con la accesibilidad, la última intervención cerrando la conexión de la avenida Santiago Montoto con la zona de cabecera del puente de Alfonso XIII, clarifica los recorridos y accesos a la zona, que se establecen con carácter restringido para toda la zona situada al oeste del sistema Santiago Montoto - La Raza, dejando únicamente pendiente la decisión sobre cual ha de ser el recorrido de conexión entre el vial interno del puerto y el viario urbano general.

Por otra parte las conexiones entre la zona interna del puerto bajo la rasante del puente de las Delicias son suficientes para los usos previstos en la zona.

La concentración de usos administrativos en la zona unido a los usos de servicio portuario genera una importante demanda de aparcamientos que actualmente se resuelve en cierta medida con los aparcamientos en línea de calle Santiago Montoto, las escasas zonas de aparcamiento del viario urbano y la utilización de una buena parte de los suelos interiores al área de servicio portuario como zona de aparcamiento.

Por tanto la reordenación de los aparcamientos en el viario y la previsión de zonas internas de aparcamiento será una cuestión a abordar en la propuesta de ordenación.

▼ FOTO 14.





▼ FOTO 15. MUELLE DE LAS DELICIAS



▼ FOTOS 16 Y 17. EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS EN AVDA. DE LA RAZA



▼ FOTOS 18 Y 19. ZONA DE SERVICIO INTERNO PORTUARIO



## 2.6. La utilización del espacio portuario: problemas y oportunidades.

Con la transformación urbana que se generó a partir de la Revisión del Plan General de 1987, la ejecución del nuevo puente de las Delicias y la Ronda María Auxiliadora - Los Remedios y la eliminación del puente antiguo, se produjo una importante modificación del espacio portuario, acelerándose la pérdida de funciones portuarias que en ésta zona habían venido produciéndose.

El desplazamiento de dichas funciones hacia el sur y el papel cada vez más urbano que adquieren los suelos del muelle de Las Delicias y la cabecera del puente de Alfonso XIII obligan a plantearse las nuevas funciones que en el contexto general de la ciudad debe asumir dicho espacio.

Su privilegiada situación respecto a la estructura urbana general unido al enorme potencial paisajístico y ambiental que supone el estar situado entre el parque de María Luisa y el río, hacen que el lugar sea sin duda uno de los enclaves potencialmente más interesantes en la ciudad consolidada.

Se trata por tanto de aprovechar la oportunidad de abordar la reordenación integral del espacio de ribera permitiendo la incorporación a la ciudad de suelos hasta fechas recientes hipotecados como soporte de infraestructuras ya eliminadas, abordando la asignatura pendiente que supone la articulación e integración entre el parque, la ciudad y el río en éste tramo.

Para ello la propuesta de ordenación deberá resolver los

▼ FOTO 20.



problemas que actualmente se producen en la zona y dar forma y contenido a las oportunidades y potencialidades del lugar:

### Zona 1. Muelle de Las Delicias.

#### Problemas:

- Existencia de la barrera que supone el antiguo trazado ferroviario en trinchera, desconexión entre el parque, la avenida Santiago Montoto y el muelle.
- Falta de uso del espacio del muelle por pérdida de las funciones iniciales que no han sido sustituidas por nuevos usos portuarios o públicos.
- Desurbanización y degradación del espacio y las instalaciones obsoletas.
- Inadecuación del tratamiento, accesos, dimensiones etc para su funcionamiento como terminal de cruceros.
- Escasa utilización de la línea de agua.

#### Oportunidades y criterios de intervención:

- Posibilidad de superar la barrera del antiguo ferrocarril y conectar el parque y la avenida con el muelle de forma continúa o mediante varios puntos de acceso.
- Implantación de usos públicos de carácter comercial, terciario y recreativo que permitan la activación de la zona y su utilización

▼ FOTO 21. MUELLE DE LAS DELICIAS



continuada por los ciudadanos aprovechando la privilegiada localización de la zona, su centralidad urbana y la presencia del río.

- Oportunidad para la dotación de una superficie de aparcamiento público en apoyo de los usos que se implanten en la zona, resolviendo dentro del ámbito de actuación sus propias necesidades de accesibilidad y estacionamiento.
- Reurbanización de la explanada del muelle dotándola de elementos de ajardinamiento y mobiliario urbano que apoyen el uso lúdico y de estancia de la zona próxima a la lámina de agua.
- Establecimiento de las dotaciones necesarias para potenciar el uso del muelle como receptor de embarcaciones deportivas y cruceros.
- Organización de accesos peatonales diversificados y potenciación de las relaciones con la nueva zona de cabecera del puente de Alfonso XIII.

### Zona 2. Edificios Administrativos en avenida de la Raza.

#### Problemas:

- Falta de definición del límite trasero entre la zona de edificios administrativos y la zona interna del puerto.
- Inadecuación del funcionamiento y las características de la urbanización del vial entre el edificio de Autoridad Portuaria y

▼ FOTO 22. EDIFICIOS ADMINISTRATIVOS EN AVDA. DE LA RAZA



Comandancia de Marina.

- Relación entre la rasante de la calzada prolongación de Santiago Montoto y el edificio de la Autoridad Portuaria, quedando éste deprimido respecto al vial.
- Falta de clarificación de accesos, recorridos y diferenciación entre las zonas de libre tránsito de las reservadas a uso interno del puerto.
- Marginalidad del espacio localizado en la antigua cabeza del Puente Alfonso XIII.

#### Oportunidades y criterios de intervención:

- Establecimiento de un límite claro entre las zonas administrativas y de uso interno, planteando posibles zonas de aparcamiento público para los usos administrativos.
- Reurbanización de los viales actualmente de utilización interna eliminando el tráfico de paso y potenciando su carácter peatonal y de estancia.
- Reordenación de las rasantes actuales para posibilitar la introducción de espacios urbanos continuos en los que se integren adecuadamente los actuales edificios y el río.
- Definición de un acceso para conexión entre el viario general y el interno del puerto, reservando el resto para espacios peatonales y zonas de aparcamiento.

▼ FOTO 23. ZONA DE SERVICIO INTERNO PORTUARIO



### Zona 3. Zona de servicio interno portuario.

#### Problemas:

- Desestructuración interna, prevalencia de espacios residuales y zonas sin uso, degradación ambiental.
- Escasa utilización del espacio.
- Compleja y confusa organización del viario interno y los recorridos.
- Carácter residual y degradado de la zona de contacto con la lámina de agua tras la eliminación del puente de Alfonso XIII.

#### Oportunidades y criterios de intervención:

- Clarificación entre las zonas de uso público y las reservadas al funcionamiento interno del puerto.
- Reutilización de los espacios residuales y zonas ocupadas por el viario y ferrocarril ya sin uso como de espacios libres de uso público.
- Implantación de usos que apoyen el uso colectivo de los nuevos edificios y que permitan la adecuada utilización del muelle de las Delicias como terminal de cruceros y puerto deportivo.
- Clarificación de los accesos a la zona de uso interno y definición de los viales interiores, estableciendo el funcionamiento de dicho

▼ FOTO 24. ZONA DE SERVICIO INTERNO PORTUARIO



viario y las zonas destinadas a aparcamientos.

- Recuperación del frente fluvial y tratamiento del mismo de forma que pueda incorporarse al nuevo espacio público previsto, permitiendo la conexión entre la zona de uso interno del puerto y el muelle de las Delicias.

### Avenida Santiago Montoto.

#### Problemas:

- Inadecuada sección transversal, con escasa importancia de acerados y excesiva dimensión de calzada y bandas de aparcamiento continuas.
- Imposibilidad de acceso hacia la zona del muelle desde la avenida de la Raza y Avenida de la Palmera desde el sur.

#### Oportunidades y criterios de intervención:

- Reforma de la sección de la calzada, permitiendo la introducción de arbolado y zonas de aparcamiento hacia el muelle y disminuyendo el ancho de calzada a dos carriles.
- Localización de accesos desde la avenida hacia el muelle.
- Remodelación del tramo sur posibilitando la penetración hasta el extremo del muelle desde la glorieta de avenida de la Raza.

▼ FOTO 25. AVENIDA SANTIAGO MONTOTO



## 2.7. Determinaciones del planeamiento vigente.

El planeamiento vigente en la zona es el Plan Especial del Puerto de Sevilla cuya aprobación definitiva se produjo en el mes de julio de 1994, y en el que se establecía la necesidad de redactar un Estudio de Detalle para el desarrollo de la ordenación pormenorizada de la zona AP 25 del Plan Especial.

El Plan Especial “define la estructura viaria del ámbito de actuación, zonifica éste y determina los usos de cada zona definiendo los grados de ocupación y condiciones e índices de edificabilidad” (art.III).

Los Estudios de Detalle que se redactarán en aquellas áreas del Plan Especial que se determinen por éste, como es el caso del AP 25, se formularán para “completar y adaptar las determinaciones del Plan Especial con la finalidad y el alcance generales establecidos en los artículos 91 del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana y el 65 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico” (art.V) .

Los objetivos específicos de los Estudios de Detalle serán:

- Completar el trazado viario interior en aquellas áreas que fuera necesario, respetando en todo caso el definido por el Plan Especial, estableciendo las alineaciones y rasantes de éste.
- Ordenar los volúmenes edificables previstos para cada área del Plan Especial.

Las determinaciones del Plan Especial que afectan al área se pueden sintetizar en las siguientes:

### a) Determinaciones de carácter gráfico:

- En el Plano de Alineaciones y rasantes, que en general determina distintas alineaciones de la edificación y rasantes del viario, se fija una franja de espacio libre de edificación definida por una paralela al límite del muelle con la lámina de agua y situada a 30 metros de ésta, en cuyo ámbito no podrá realizarse ningún tipo de edificación.

- En el Plano de Usos y Desarrollo, que determina usos del suelo y la edificación, se fija para toda la zona el uso PORTUARIO-COMERCIAL, estableciéndose el límite de la zona AP 25 y delimitándose dos subzonas dentro del ámbito, la AP 25/a que se corresponde con el muelle de las Delicias y la calle Santiago Montoto, y la zona AP 25/b que comprende los suelos existentes entre la avenida de la Raza, el puente de las Delicias y el muelle.

- En el plano de Propuesta de Ordenación, que contiene con carácter general una zonificación sectorial , la estructuración interna y la articulación con el entorno urbano, se le asigna a toda el área AP 25 una zonificación de Dotaciones y Servicios, dentro del Sector Sur : Portuario-Comercial, y se reserva el frente del muelle de las Delicias para líneas de atraque Turístico - Deportivas. La avenida de Santiago Montoto no se incluye dentro de la red viaria principal (Red de Transporte)

### b) Ordenanzas específicas para la zona portuaria - comercial. Área AP 25:

- El uso global definido es el de espacios libres y usos portuarios con compatibilidad de uso terciario. Para el espacio libre se admiten como usos pormenorizados los Servicios, en la cabecera del Puerto, muelle destinado a embarcaciones deportivas, de pasaje y representativas, jardines, e instalaciones de comercio y hostelería vinculadas a los usos globales definidos.

- Se prevé la implantación de un edificio sobre rasante de usos varios; servicios terciarios vinculados a la administración del puerto y edificación de apoyo a instalaciones comerciales bajo rasante.

- Se establecen los siguientes criterios y limitaciones para el preceptivo desarrollo del Estudio de Detalle:

1. Mantenimiento de una gran superficie libre y diáfana, manteniendo en cualquier caso la banda libre de edificación definida en el plano de Alineaciones y Rasantes.

2. En el Área a, muelle de las Delicias, se admite la construcción de dos edificaciones situadas a la cota del muelle y bajo la rasante de Santiago Montoto, una en la zona central destinada a aparcamientos, comercio y hostelería y otra en el extremo del muelle destinada a locales comerciales y aparcamientos, siendo la edificabilidad máxima de 8.500 m<sup>2</sup>t sin que se computen a éstos efectos las edificaciones bajo rasante destinadas a aparcamientos.

Para éstos edificios se limita la altura de forma que no superen la rasante de Santiago Montoto o lo hagan como máximo en 1 metro y de forma justificada por el Estudio de Detalle.

Se prevé asimismo la integración del muelle con los Jardines de las Delicias, estableciéndose la continuidad entre los mismos mediante un espacio libre y la recalificación de la avenida de Santiago Montoto.

3. En el Área b, plaza de cabecera del puente de Alfonso XIII, se define la implantación de un edificio para Estación Marítima (uso compatible con el Puerto de pasaje y deportivo) con una edificabilidad máxima sobre rasante de 2.000 m<sup>2</sup> de techo , permitiéndose la edificación, bajo la rasante de la plaza, de un edificio de 1.000 m<sup>2</sup> de techo destinado a restauración u hostelería.

4. Se prevé la construcción de un vial de acceso y servicio bajo rasante en la zona que actualmente ocupa el foso de la vía férrea, situándose los accesos junto a las cabeceras del puente del Generalísimo y antiguo puente de Alfonso XIII.

### 3. MEMORIA DE ORDENACIÓN

#### 3.1. El nuevo papel del muelle de las Delicias en el plano de la ciudad.

El muelle de las Delicias es el más reciente episodio del proceso global que envuelve las relaciones puerto-ciudad. A partir de los años setenta la rápida extensión urbana envuelve las áreas portuarias, dando lugar a notables interferencias en el funcionamiento de ambos. El crecimiento de las ciudades rodea las zonas portuarias, presionando sobre las infraestructuras terrestres y dibujando un borde donde se asientan paulatinamente usos fronterizos entre lo urbano y lo portuario. Por otra parte, la aparición de nuevas formas de transporte hacen decaer la actividad de la mayoría de los enclaves portuarios andaluces dando lugar a una imagen sorprendente: en el interior, la instalación portuaria se vacía aparecen áreas con bajo nivel de actividad, mientras que en los bordes la ciudad se agolpa y congestiona.

Este proceso general, común a la mayoría de los enclaves portuarios de la región, tiene en el muelle de las Delicias particularidades fundamentadas de las condiciones urbanas de los bordes y en la propia organización de actividades del Puerto. El muelle de Las Delicias se configura como espacio portuario urbanizado en 1930 enlazando el muelle de Nueva York con los nuevos espacios portuarios ligados al Canal de Alfonso XIII. Su actividad se ha mantenido hasta entrados los años ochenta. A partir de esta fecha, las condiciones del muelle, la puesta en funcionamiento de la Dársena del Batán y la ejecución del

Puente de Las Delicias acaban por relegarle al amarre de embarcaciones emblemáticas o tráficos singulares.

En la pérdida de uso del muelle han pesado las características dimensionales y servicios pero también el crecimiento de la ciudad en su entorno. La ciudad de su entorno nace simultáneamente a la urbanización del muelle, como parte de la extensión sur y localización de la Exposición Universal del año 1929. La localización del Parque María Luisa y los jardines de las Delicias en la espalda del muelle restaron, al menos durante varias décadas, presión urbana sobre el muelle. Sin embargo, la consolidación de los Remedios, la extensión hacia el sur y la ampliación de las funciones urbanas centrales acabarán por rodear el muelle. El crecimiento urbano a ambos lados del canal portuario obliga a nuevos pasos sobre el río, en concreto el Puente de Las Delicias, que acabará dificultando la relación de esta instalación con el resto de los muelles. Las extensión urbana y las nuevas rondas generan puntos de centralidad urbana que son aprovechados para localizar actividades administrativas y terciarias como ocurre en la intersección de la Avda. de La Raza. Y, por último, las áreas residenciales y turísticas que se desarrollan en el entorno no aceptan los tráficos portuarios de mercancías como los más adecuados para garantizar las condiciones de calidad de vida y atractivo ambiental consustanciales a estas áreas.

La pérdida de funcionalidad del muelle y el desajuste entre puerto y ciudad ha dado lugar a la aparición de un espacio

localizado en una posición central de la ciudad, con escasa actividad y bajo el control de una entidad pública. La inactividad de este espacio no puede considerarse como una cuestión neutra puesto que la falta de uso genera no pocos trastornos al puerto y a la ciudad.

La falta de uso y definición sobre el destino del muelle de Las Delicias impide su ordenación y equipamiento desaprovechando una infraestructura costosa en términos económicos y única desde el punto de vista de posición en la ciudad y en el territorio.

La aparición del muelle como una explanada vacía y ocupada ocasionalmente por tinglados e instalaciones efímeras desaprovecha este lugar como un área central en la ciudad capaz de generar un paisaje urbano más rico y atractivo que valore la relación entre río y ciudad.

El crecimiento de la ciudad se fundamenta, al menos en términos de ocupación de suelo, en la necesidad de terrenos para localizar nuevas actividades demandadas por los ciudadanos. La aparición de vacíos de uso en el interior de las áreas urbanas opera negativamente sobre el conjunto al favorecer la extensión de infraestructuras y consumo de suelo.

Finalmente, la situación actual desaprovecha los terrenos del muelle y su área inmediata para resolver los problemas de congestión que se producen en su entorno y en especial en el frente de la Avda. de la Raza.

▼ FOTO 26.





Ante la situación de partida sintéticamente bosquejada, el presente Plan pretende desarrollar un conjunto de actividades que pongan en valor la inversión en obra pública existente mediante la incorporación de actividades portuarias y urbanas. Se trata de ordenar el muelle de acuerdo con su naturaleza: una línea que separa y une lo terrestre y lo acuático y se localiza en el interior de un área urbana. A partir de esta condición se trata de integrar las demandas portuarias coherentes con la posición en la ciudad y las necesidades urbanas del contorno. El papel a cumplir por el muelle en la organización de la ciudad será:

#### **Muelle de pasajeros.**

El muelle se orienta al tráfico marítimo de pasajeros, fundamentalmente cruceros turísticos que tienen un importante auge en la oferta vacacional. El escaso requerimiento de servicios portuarios de este tipo de navegación y la posición del muelle en la ciudad son idóneos para el desempeño de esta función.

La posición del muelle en un lugar central en la ciudad favorece el atractivo de la instalación náutica como centro de viajeros y turismo para la ciudad. Al tiempo, este es un tráfico repartido a lo largo del año con estancias relativamente cortas en la ciudad lo que hace de él una actividad compatible con la localización de otros usos sobre este espacio.

Para asegurar los servicios portuarios será necesario realizar una instalación de acogida a viajeros, similar a una pequeña estación marítima y mejorar los accesos de vehículos para el transporte de viajeros hasta el muelle.

#### **Espacio público para integrar río y ciudad.**

El viejo Gaudalquivir hoy convertido en dársena contiene a lo largo de sus márgenes buena parte de la historia de la ciudad. La reorganización del frente fluvial no puede obviar la condición veretebradora de la lámina de agua. El río baña el casco y Triana, Los Remedios y la Cartuja y se convierte en el espacio público principal de la ciudad. La actuación de recuperación del muelle debe continuar este proyecto y servir para poner en relación la lámina de agua y el espacio público que la acompaña con la ciudad que se localiza a sus espaldas.

El muelle de Las Delicias constituye la oportunidad de acercar el parque de María Luisa al río mediante la prolongación de los

jardines de Las Delicias sobre la Avda. Santiago Montoto. La apertura del parque al río debe producirse en términos de continuidad física pero también de equilibrio de actividad que garantice el uso del nuevo espacio.

La ciudad en este lugar se desarrolla con una baja densidad residencial, centrandose su actividad en los usos lúdicos y de esparcimiento con origen en el parque y funciones representativas derivadas de la concentración de valores ambientales y culturales que son aprovechadas por la actividad turística. La integración urbana del muelle en la ciudad, su incorporación como espacio libre, debe colaborar a equipar las actividades que se desarrollan en la zona localizando usos que doten la actividad lúdica y turística de la zona. Para ello, las opciones abiertas son amplias: paseos peatonales, carril bicicleta, mirador sobre el río, y pueden completarse con actividades que aumenten la actividad en el muelle como quioscos, terrazas, lugares de restauración, etc.

#### **Soporte de un uso singular en la ciudad.**

Se han realizado suficientes referencias a la importancia del muelle de las Delicias en el plano de la ciudad. Localización central, proximidad a puntos turísticos relevantes en la ciudad, relación con el río y con los fragmentos del tejido histórico de la ciudad convierten el muelle en un lugar privilegiado para la localización de usos urbanos.

La singularidad del enclave debe aprovecharse para la ubicación de un uso singular para la ciudad y que, simultáneamente, refuerce el carácter de espacio de público que se pretende consolidar en el muelle y su entorno.

En la actualidad, la opción prevista es la localización de un acuario que integra contenidos lúdicos, culturales y atractivos turísticos para la ciudad. La actividad tiene en si mismo un carácter singular y aúna los contenidos capaces de reforzar el papel urbanos de la zona.

#### **Cabecera administrativa de la instalación portuaria.**

La actividad portuaria comercial se localiza aguas abajo del puente de Las Delicias aunque este hecho no impide el mantenimiento del aparato administrativo en el muelle de Las Delicias encabezando la Avda. de La Raza. Esta localización sigue siendo funcionalmente aceptable para el puerto que se

conecta con los tinglados portuarios por los pasos inferiores existentes dentro de la zona de servicio.

De otra parte, la intersección de la Ronda M<sup>a</sup> Auxiliadora-Los Remedios con la Avda. de La Palmera y La Raza configura un punto de centralidad urbana con la presencia de edificios terciarios destinados a oficinas y servicios administrativos.

La concentración de actividades administrativas genera presión sobre el tráfico y la movilidad de la zona con una demanda creciente y no resuelta de aparcamiento durante el horario laborable. La ordenación del muelle de Las Delicias debe servir para consolidar el uso terciario ordenando los edificios y espacios administrativo del puerto e incorporando la dotación de aparcamiento que permita el mejor funcionamiento del sector urbano de oficinas que se configura en el entorno.

#### **3.2. Características principales de la ordenación.**

La ordenación propuesta parte de identificar las distintas zonas que deben ser objeto de tratamiento diferenciado en función de las condiciones de partida y del papel que desempeñarán en la integración de usos náuticos y urbanos que se pretende como finalidad de la propuesta.

El Plan identifica al Norte el área comprendido por los terrenos del muelle y la avenida Santiago Montoto donde se desarrollarán las actuaciones de dotación de espacios verdes, actividades lúdicas y tráfico de pasajeros. En esta zona la ordenación de usos se realiza reformando la sección del espacio: eliminando la calle Santiago Montoto, prolongando los jardines de Delicias, ubicando un aparcamiento bajo rasante, emplazando el nuevo edificio destinado a acuario y reservando el suelo necesario para los usos portuarios.

Al Sur, Se reordena la zona administrativa y terciaria localizada entre la avenida de la Raza y el río. Se identifican los lugares de acceso, área de aparcamiento y se establece la articulación con el área norte. Para articular ambas áreas se recurre a la definición de una plaza que reorganiza el espacio de acceso al antiguo puente de Alfonso XIII.

La propuesta por la que finalmente se ha optado debe entenderse siempre desde la ordenación general del frente fluvial y el compromiso de articulación entre la ciudad consolidada, el puerto y el río. No obstante y con la intención de exponer las principales características de la ordenación, se puede dividir el ámbito de actuación en cuatro zonas de

ordenación, de la misma forma que se ha hecho para el análisis de la situación actual, sin que ello suponga en ningún caso que dichas zonas puedan considerarse autónomas ya que la articulación entre ellas y la ordenación general del conjunto debe considerarse el criterio básico que preside la intervención.

A efectos instrumentales el ámbito de planeamiento se divide en cuatro ámbitos que se identifican con la zona de Paseo Peatonal prolongación del jardín de Las Delicias, la zona de nuevas actividades en el muelle de Las Delicias, la zona terciario administrativa portuaria y la zona vinculada al servicio del tráfico marítimo de pasajeros.

### a) Zona de Paseo Peatonal prolongación del jardín de Las Delicias.

La integración del muelle en la organización urbana se supedita

a la prolongación de los jardines de Las Delicias sobre el muelle, prolongando la continuidad del paseo de ribera con los jardines. Esta continuidad física hace necesaria la supresión del tráfico rodado en la Avenida Santiago Montoto haciendo avanzar el espacio verde sobre el muelle.

Los terrenos ocupados por la Avenida Santiago Montoto y una ampliación de 18 metros se destinan a ubicar un paseo que integre el movimiento peatonal, el carril de bicicletas y la terraza sobre el muelle y la lámina de agua. El paseo concentra en su plano superior tanto la posibilidad de deambular como la de contemplar el resto del muelle localizado en un nivel inferior.

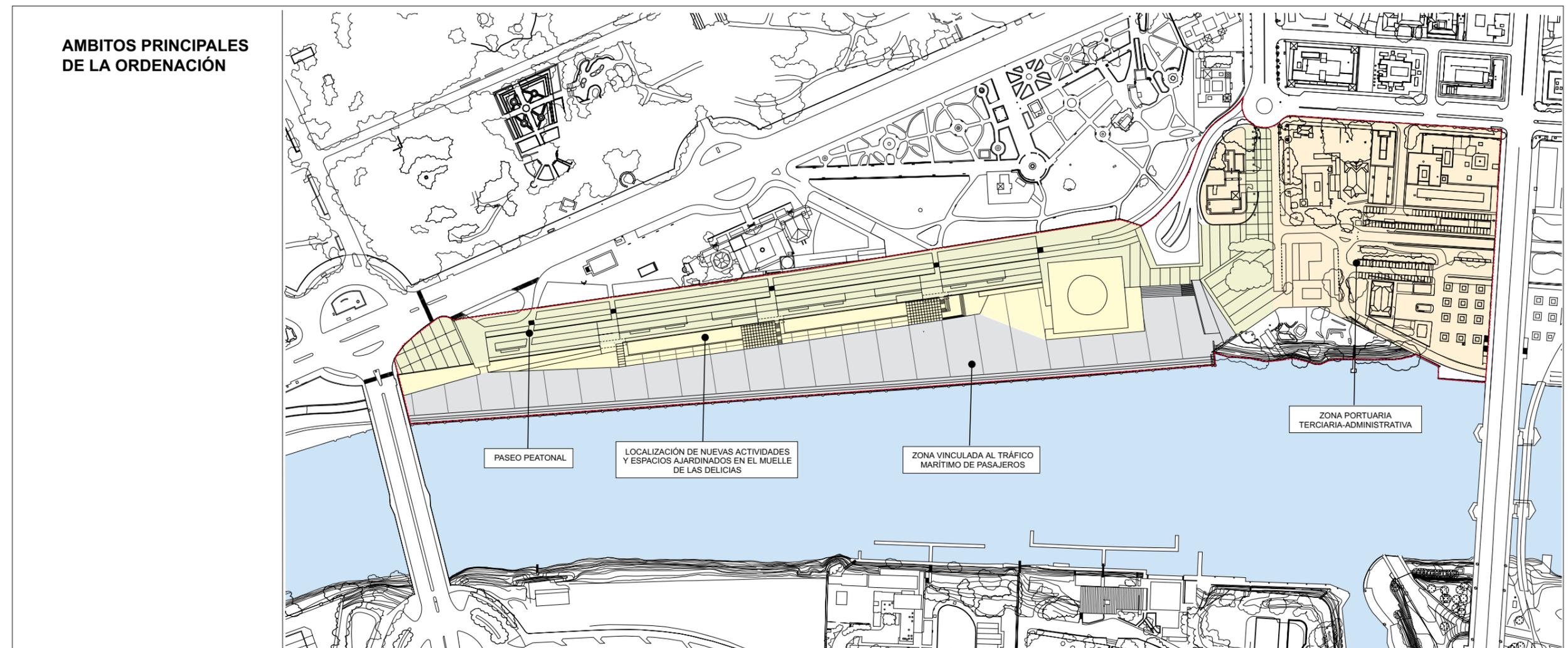
Bajo el paseo peatonal, ocupando la ampliación de 18 metros que se propone, se localiza un aparcamiento subterráneo para 300 vehículos que servirá a los nuevos usos propuestos por el Plan y como dotación a las demandas generadas en la

actualidad en la Avda, de Molini.

### b) La zona de localización de nuevas actividades en el muelle de Las Delicias.

La zona incluye los terrenos situados entre la ampliación del paseo peatonal de Santiago Montoto y la franja de muelle destinada al tráfico marítimo de pasajeros. Sobre estos terrenos se localizan los usos dependientes de nuevas construcciones y se garantiza el acceso entre el nivel superior del jardín y el borde del agua.

En el tramo sur del muelle se localiza la parcela sobre la que se ha previsto la ejecución de un acuario actualmente en fase de tramitación de la concesión. Esta construcción consume la práctica totalidad de la edificabilidad de la zona.



El resto de la edificabilidad se utiliza para localizar usos de hosteleros de acompañamiento de la actividad principal y que sirvan para dotar de actividad al jardín y el espacio público previsto en la zona. La edificación para este fin se localiza en el nivel del muelle quedando por debajo de la rasante del paseo peatonal instalado en Santiago Montoto.

La localización de la edificación obedece al criterio de mantener como volumen construido principal el pabellón de Argentina y respetar su visión desde las zonas centrales de la ciudad, en la perspectiva desde la Torre del Oro y puente de Isabel II. El edificio de acuario aparece como fondo de perspectiva y en un plano horizontal frente al vertical del pabellón.

El resto de la edificación se ordena con criterio similar, reduciendo su presencia desde el norte, al quedar integrada en taludes verdes.

#### **c) La zona terciario administrativa portuaria.**

Los terrenos localizados al sur del edificio de la Autoridad Portuaria quedan incorporados en una zona dominada por los usos terciarios y administrativos. Son los terrenos portuarios localizados entre la Avenida de La Raza y el río, entre el referido edificio de la Autoridad Portuaria y el Puente de Las Delicias.

La zona esta ocupada en la actualidad por edificios destinados a usos portuarios y de la administración pública, en su mayoría construidos con motivo de la Exposición Universal del año 1929.

En este espacio, la finalidad del Plan es consolidar el uso existente mediante la previsión de nueva edificabilidad destinada a uso terciario-administrativo, regular y proteger la edificación de valor arquitectónico existente y ordenar el espacio libre a fin de mejorar la relación entre la Avda. de Moliní y el río.

La nueva edificabilidad además de incorporar usos administrativos podrá incorporar las instalaciones de la estación marítima. Se localizará en una parcela que deberá resolver la formalización de la plaza sobre el río y la articulación con el paseo peatonal y la edificación de acuario.

Complementariamente la organización del espacio libre se utiliza para mejorar el acceso y establecer nuevas reservas de aparcamiento que mejoren el funcionamiento del tráfico en la zona.

#### **d) Zona vinculada al servicio del tráfico marítimo de pasajeros.**

Queda directamente vinculada a este uso la franja de terrenos de 30 metros de anchura localizados en contacto con el cantil del muelle. Este espacio esta reservado para las operaciones de atraque de embarcaciones cruceros, avituallamiento y embarque de pasajeros. En esta banda podrán localizarse las edificaciones o instalaciones provisionales necesarias para el desarrollo del uso.

La zona no contará con una segregación física o cerramiento que la separe de la zona de nuevas actividades del muelle de las Delicias funcionando a efectos del usos público como un continuo.

Los servicios al muelle quedan garantizados por el acceso localizado bajo la plaza de los Marineros Voluntarios y la rampa localizada en la zona interna de uso portuario.

### **3.3. Tratamiento de los espacios públicos.**

#### **a. La plaza de los Marineros Voluntarios**

La plaza se utiliza como punto de articulación entre la ciudad y los espacios públicos que se proponen en el ámbito del Plan Especial. La plaza será el acceso al espacio público, resolviendo las demandas funcionales de acceso y movilidad y las simbólicas derivadas de entrada e imagen del espacio.

El espacio se configura mediante una plataforma sobre el río que se extiende sobre la Avda. Santiago Montoto y sirve de acceso al Paseo peatonal y al plano inferior del muelle de las Delicias. El espacio es una terraza sobre el muelle y el río, que permitirá observar desde la ciudad el nuevo edificio, los paseos públicos y los cruceros turísticos durante su estancia en la ciudad.

Esta plataforma resuelve los movimientos peatonales y rodados. El plano superior se reserva para movimientos peatonales y el carril bicicleta que se extiende a lo largo del paseo peatonal. Lateralmente a la plaza se localiza el acceso rodado al aparcamiento inferior y al muelle. Complementariamente, se habilitará el carril bicicleta como banda rodada para paso de vehículos de policía o emergencia y acceso ocasional de autobuses para visitantes.

#### **b. El Paseo Peatonal**

La mayor parte del frente del muelle se ordena como un paseo de 35 metros de anchura y 450 de longitud. El paseo en su sección transversal responderá a los requerimientos de recorrido longitudinal de personas, bicicletas y ocasional de vehículos, a las conexiones peatonales entre los jardines existentes y el muelle y, por último, a la posibilidad de utilizarse como terraza mirador sobre el río.

El recorrido longitudinal se ordenará mediante paseos con tratamiento superficial adecuados a los tráficos y apantallados por vegetación.

Las conexiones entre los jardines y el muelle se concentran en cinco pasos transversales que permiten la continuidad peatonal entre el jardín, el paseo longitudinal y su prolongación sobre el muelle mediante las rampas peatonales de bajada.

Junto al paseo, este espacio debe diseñarse para servir de estancia y lugar de contemplación del río. Para este fin se podrá acudir a tratamientos superficiales de urbanización o a realizar ensanchamientos del paseo superior volando sobre el muelle. Esta función de estancia mirador se complementa con la posible construcción de quioscos que pauten la continuidad del paseo e introduzcan un equipamiento al uso público.

La urbanización del paseo y la construcción del aparcamiento subterráneo garantizará una sección de tierra vegetal que permita ajardinar la parte superior.

#### **c. La plaza del Puerto**

La plaza del Puerto esta configurada por los espacios libres que articulan el Paseo Peatonal y la zona de servicios Portuarios. Este espacio libre queda dividido funcionalmente por el acceso de vehículos al aparcamiento y los servicios del edificio de acuario y el resto de los terrenos destinados a movimientos peatonales.

La actuación prevista sobre la avenida Santiago Montoto en su extremo sur, consiste en la introducción de una rotonda que permite el acceso al aparcamiento y al Acuario. En este espacio se debe resolver la llegada de vehículos de servicio al acuario así como la parada de taxi y el estacionamiento de carga y descarga de autobuses de visitantes.

La rasante actual del viario en éste punto se modifica de forma que se baje hasta la correspondiente al edificio de la Autoridad Portuaria, lo que mejora la integración de éste en su entorno próximo y se potencian las vistas hacia el río. De esta manera, este espacio de acceso funcional de visitantes al acuario queda abierto como mirador del río y conecta transversalmente con la plaza de la cabecera del puente Alfonso XIII y con la zona de servicio interno del puerto.

#### d. Nuevo Acceso al área administrativa del Puerto.

La restricción al tráfico de la zona comprendida entre el edificio de la Autoridad Portuaria y la Comandancia de Marina permite la creación de un amplio espacio peatonal que se complementa

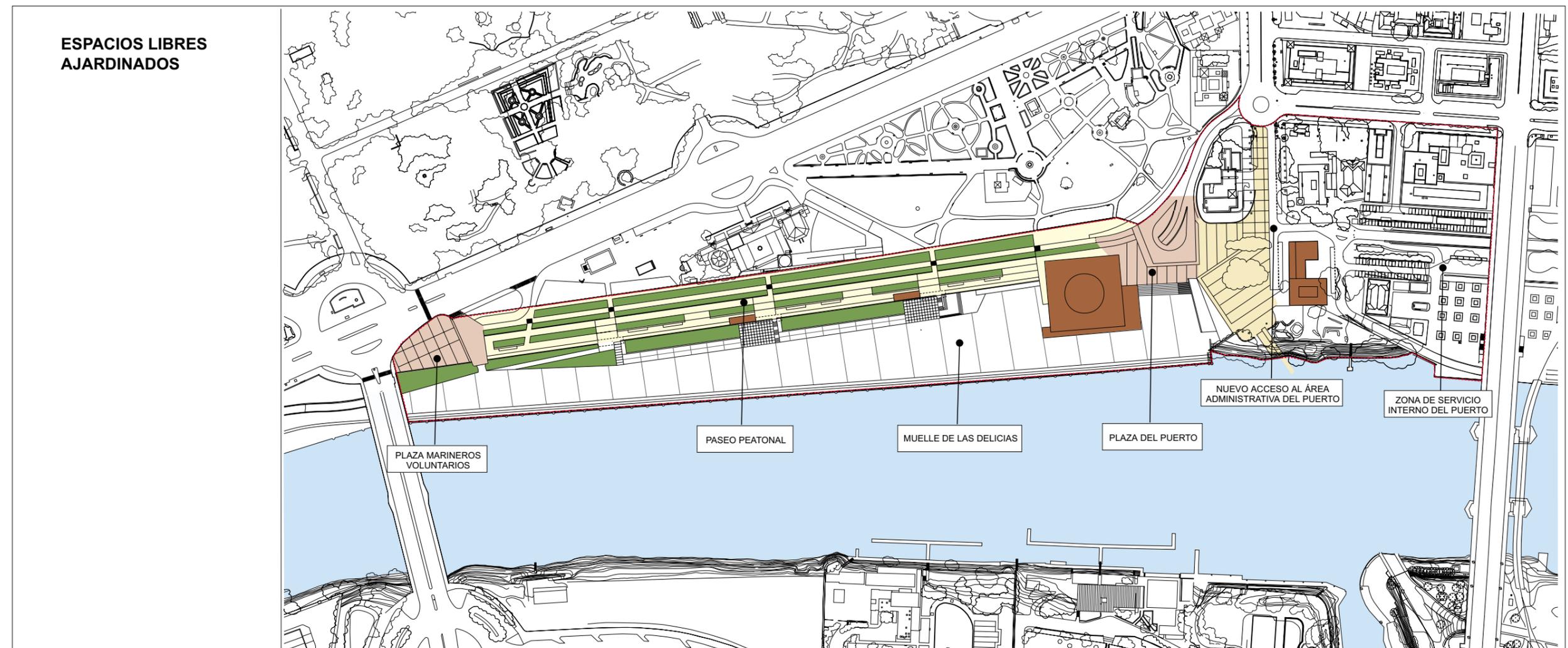
con una plaza de nueva creación situada a una cota algo inferior, de forma que el espacio se escalona bajando hacia el río sin perder la posición elevada y dominante sobre éste.

La conformación de la plaza queda garantizada por la disposición de las nueva edificación de servicios administrativos y Estación Marítima, que además potencia la utilización del espacio público.

Las principales masas de árboles y ejemplares aislados se mantienen integrándose en la urbanización de la plaza mirador. La línea de contacto con el agua mantiene su carácter actual recomponiendo el perfil y las plantaciones de ribera en el antiguo estribo del puente Alfonso XIII. Así mismo, se respeta la traza del antiguo acceso al puente Alfonso XIII como elemento de urbanización de la plaza.

Se propone una plaza abierta al río, recogiendo con elementos de urbanización el antiguo trazado-directriz del puente. esta trza servirá para unir la plaza con el Santiago Montoto y su presencia se reforzará con la bajada de acceso al muelle de las Delicias.

Se mantiene un banda rodada de vehículos para el servicio interno portuario y se introducen espacios ajardinados aprovechándose para incorporar aparcamientos de servicio a la zona y cuidando especialmente su sección y diseño de forma que no suponga una ruptura del espacio público que se pretende continuo entre ambas plazas, a lo que contribuye la disposición de las nuevas edificaciones en línea con las existentes.



#### e. El muelle de las Delicias

La finalidad de la actuación es integrar el muelle en la ciudad dotando este espacio de un uso prioritariamente público. Se trata de utilizar este espacio en continuidad con los muelles de Nueva York, Paseo de Marques de Contadero y paseos de Torneo, recuperando como un espacio público en continuidad la práctica totalidad de la margen izquierda del río.

La ordenación y urbanización de este espacio debe ser compatible con el tráfico marítimo de cruceros turísticos lo que impone fuertes restricciones al tratamiento de la franja de 30 m., próxima al cantil. Más allá de esta banda el tratamiento consiste en la formación de taludes verdes que den continuidad al espacio del paseo superior y jardines y que permitan ocultar la edificación del aparcamiento y las construcciones localizadas en la rasante del muelle. Los taludes deben resolver la transición entre el plano superior y el muelle mediante rampas y escaleras.

La utilización de este espacio como muelle portuario para fines turísticos exige dotarle de conexiones con la red viaria que se localizan en el Norte, bajo la plaza de Marineros Voluntarios, y al Sur desde la zona portuaria.

#### f. Zona de servicio interno del puerto.

Las actuaciones previstas para ésta zona son de menor intensidad, manteniéndose básicamente las características actuales y centrándose en la reordenación de los accesos, los recorridos de tráfico interno y los aparcamientos.

Asimismo se clarifica el límite de la zona interna y se prevé un acceso peatonal y rodado desde ésta al muelle de las Delicias mediante una rampa situada junto al nuevo edificio de servicios administrativos. No se introduce ningún nuevo elemento de edificación en la zona, manteniéndose el edificio actualmente ocupado por la Guardia Civil así como el embarcadero de servicio, que se hace accesible desde el viario interno.

#### 3.4. Incidencia de las actuaciones en el paisaje urbano.

La propuesta de ordenación tiene como objetivo básico la mejora del paisaje urbano y la recalificación del espacio público, dotando a la zona de usos lúdicos y de ocio que potencien la utilización del muelle así como de los paseos y espacios libres propuestos.

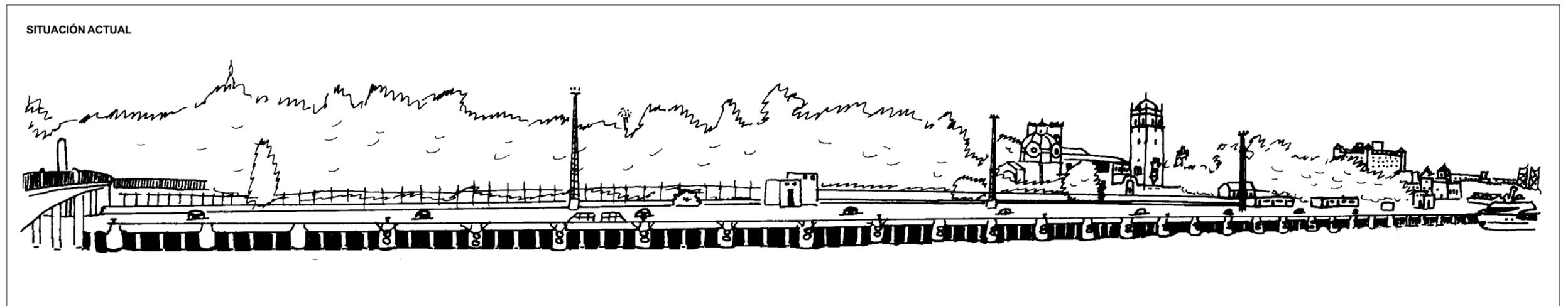
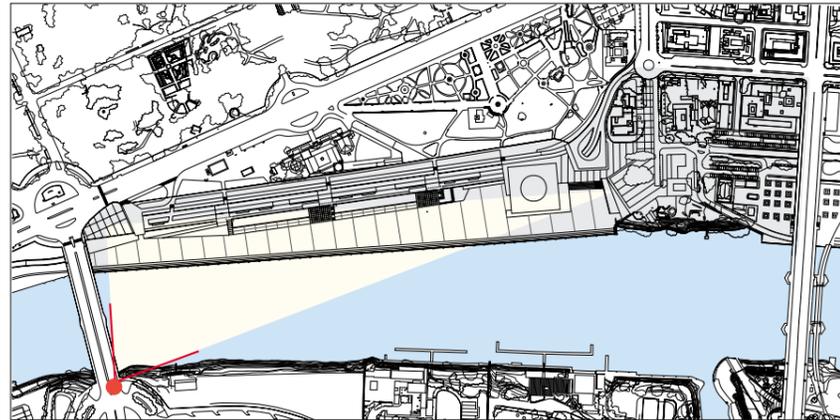
Las intervenciones de edificación y de urbanización atienden muy especialmente a la adecuada integración con los elementos de arquitectura singular existentes, fundamentalmente con el pabellón de Argentina, así como con los jardines y el parque. Se mantienen y potencian los elementos singulares de la zona, edificaciones, masas arboladas etc, integrándolos en la ordenación y subordinando las actuaciones a la posición y características propias de dichos elementos.

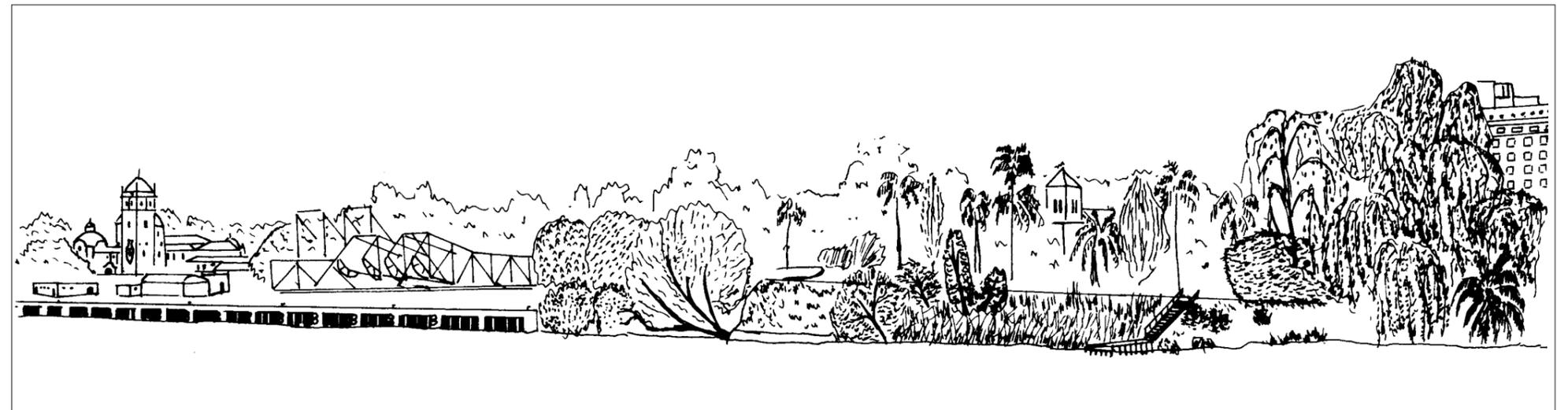
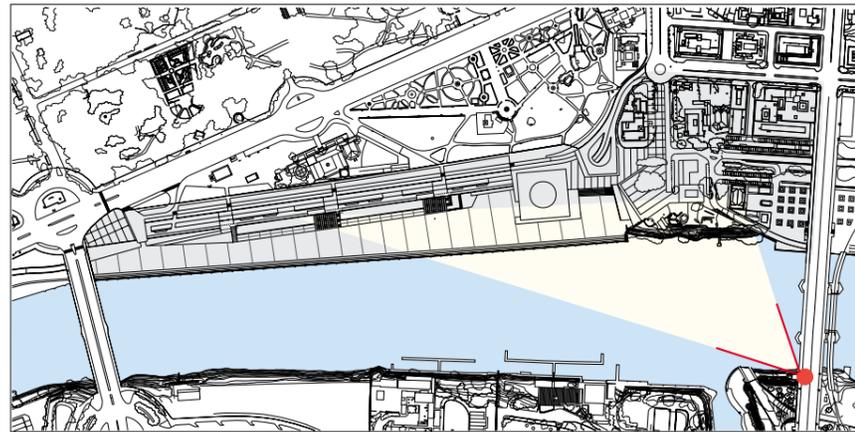
Las actuaciones de reurbanización, ajardinamiento e implantación de actividades de ocio previstas para el espacio del muelle de Las Delicias y avenida Santiago Montoto suponen una indudable mejora del paisaje urbano, posibilitando la mejora del espacio público, tanto desde el punto de vista perceptivo como desde la perspectiva de la actividad urbana.

La supresión de la barrera que forma la trinchera del antiguo ferrocarril sustituyéndola por un aparcamiento bajo rasante y un amplio paseo peatonal, la reurbanización de la avenida Santiago Montoto que pasa a convertirse en una senda sobre la que discurre el carril bici y acerado peatonal, la ampliación de los actuales jardines y la solución de tratamiento ajardinado para resolver la diferencia de rasante entre el muelle y los paseos altos son los factores que mayor incidencia tienen en la recalificación del espacio.

En la zona que se corresponde con la antigua cabecera del puente de hierro se proponen una serie de intervenciones tendentes a clarificar y formalizar el espacio público apoyándose en la ejecución de nuevas edificaciones y en la reurbanización de la zona, manteniendo las masas de arbolado y definiendo un mirador hacia el río.

La solución propuesta con carácter indicativo en cuanto al tratamiento de los paseos, las zonas ajardinadas y las edificaciones destinadas a restauración permite entender el alcance de las actuaciones previstas, explicitándose con imágenes la incidencia positiva sobre el paisaje urbano que resulta especialmente acusada en la transformación del sistema formado por la avenida Santiago Montoto y el muelle, potenciándose la prolongación del parque hacia el río y eliminando la barrera que en la actualidad supone la trinchera del ferrocarril y el viario.





SITUACIÓN ACTUAL



PROPUESTA

### 3.5. Usos y condiciones de la edificación

#### a. Protección de la edificación existente.

Entre la Avda. de la Raza y el río se localizan un conjunto de edificios que, destinados a usos administrativos, contienen singulares valores arquitectónicos y culturales. Son edificios realizados en su mayoría con motivo de la Exposición Universal del año 1929 añadiendo a sus valores arquitectónicos datos importantes de la memoria urbana del ciudad.

Además, algunos de ellos, como el edificio de la Autoridad Portuaria y la Comandancia de Marina añaden a esos valores su presencia en el paisaje urbano. Su posición en la ciudad, ligada a la cabeza del antiguo puente de Alfonso XIII ha contribuido a su presencia en el paisaje urbano y su identificación por los ciudadanos.

Se plantea el mantenimiento de gran parte de esta edificación definiendo medidas para la rehabilitación o la ampliación según los casos. Los edificios no protegidos podrán ser derribados y su edificabilidad reutilizada en una nueva edificación que deberá ser coherente con la edificación protegida.

El Plan prevé la protección de los siguientes edificios:

- Como **Protección Global**:  
Edificio de la Aduana
- Como **Protección Parcial en Grado 1**:  
Edificio de Comandancia de Marina  
Edificio de Pequeño Pabellón de la Feria Iberoamericana de Sevilla

Edificio de antiguo Pabellón de Servicios de pasajeros y carabineros

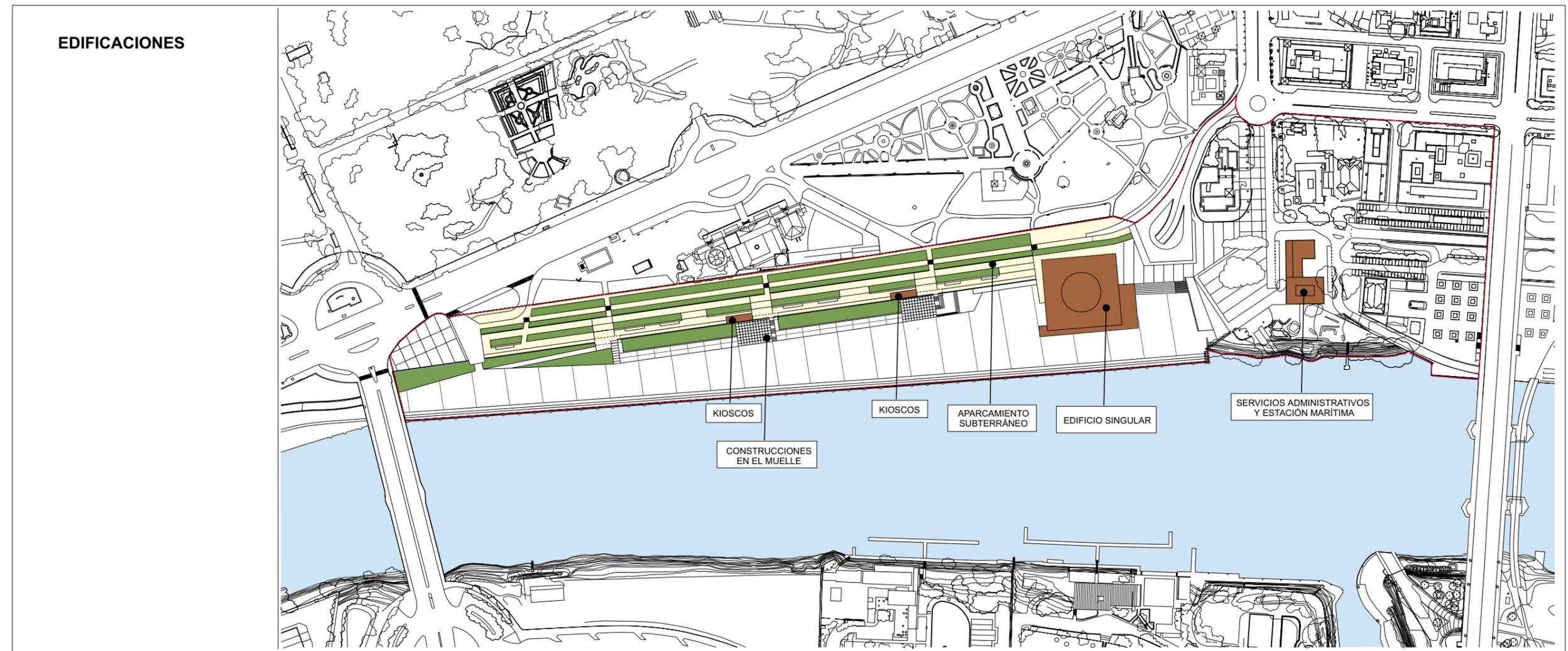
Edificio de pabellón de servicios higiénicos

- Como **Protección Parcial en Grado 2**:  
Edificio de la Autoridad Portuaria

#### b. Propuesta de nueva edificación:

1. Edificio singular en la parte sur del muelle de Las Delicias.

Se trata de la edificación principal y deberá imprimir el uso y carácter a la globalidad de la actuación. Se localiza a caballo entre el Paseo Peatonal y el muelle de Las Delicias en su parte





sur. La ubicación del edificio responde a la conveniencia de no obstaculizar la visión del pabellón de Argentina.

El edificio se dispone en el muelle aunque al elevarse permite el acceso directo desde el Paseo peatonal. El edificio presentará fachadas al muelle de Las Delicias y al río en dos de sus frentes, el tercero se situará sobre el paseo peatonal y el cuarto a la Plaza del Puerto y lugar de conexión peatonal entre el nivel superior y el muelle.

El edificio tiene una edificabilidad máxima de 7.500 m<sup>2</sup> y una altura de tres plantas no pudiendo superar la altura de 5 m., por encima de la rasante del Paseo Peatonal. El uso inicialmente previsto para la edificación es el de acuario que se clasifica como SIPS privado.

## 2. Edificación de servicios Administrativos y Estación marítima.

En la zona Portuaria se deja prevista la incorporación de un nuevo edificio administrativo y la estación marítima. La nueva construcción debe resolver los requerimientos funcionales del puerto y, además, recomponer el espacio ocupado por el antiguo acceso al puente de Alfonso XIII.

La reorganización de usos y accesos en el ámbito portuario permite cambiar el acceso de esta zona y relacionar los edificios principales: Autoridad Portuaria y Comandancia de Marina, mediante un paseo peatonal que enlaza la Avda. de Molini con el río. El espacio de contacto con el río es el resultado del antiguo trazado viario y posición del puente Alfonso XIII, trazas inservibles en la actualidad y de difícil composición con la arquitectura principal.

Se opta por recoger el paseo en la Plaza del Puerto mediante un espacio ajardinado que recoge buena parte de los árboles existentes en la zona. El nuevo edificio abraza el espacio ajardinado, conduciendo los puntos de visión sobre el río.

El edificio tiene un máximo de tres plantas de altura y una edificabilidad máxima de 2.600 m<sup>2</sup>. Se destinará a usos terciarios-administrativos y estación marítima. Estos usos se podrán desarrollar en edificios independientes pero en todo caso deberán formar un conjunto arquitectónico que controle el espacio libre ajardinado en la antesala del Puerto.

## 3. Quioscos en el Paseo Peatonal

A lo largo del Paseo Peatonal podrán disponerse quioscos que complementen el uso del paseo. Estas instalaciones tienen por finalidad incorporar un aliciente al paseo y a la estancia en el espacio público.

Se limita el número de quioscos a tres que en conjunto no podrán consumir más de 400 m<sup>2</sup> de edificabilidad ni superar los cuatro metros de altura.

## 4. Construcciones en el muelle.

Con criterio similar al utilizado en el Paseo Peatonal se prevé la localización de elementos construidos que sirvan para la localización de puntos de restauración que completen y animen la utilización del paseo público.

En este caso la edificación se localiza en el muelle bajo el ensanchamiento del Paseo superior. El Paseo avanza sobre el muelle formando una terraza bajo la cual se habilita una zona cubierta que permite el desarrollo de una edificabilidad destinada al uso comercial y de restauración.

Se prevén un máximo de dos espacios construidos con una edificabilidad máxima en conjunto de 1000 m<sup>2</sup>. La altura máxima vendrá limitada por la terraza superior que en estos puntos podrá elevarse un metro sobre la rasante general del paseo.

## 5. Aparcamiento subterráneo.

Se dispondrá un aparcamiento subterráneo de al menos 300 plazas bajo el Paseo Peatonal. El aparcamiento se dispone sobre el muelle actual en la parte ocupada por el foso del ferrocarril y queda cubierto por el forjado que amplía el paseo peatonal superior. Este espacio no computa a efectos de edificabilidad y su altura garantizará la posibilidad de una cubierta capaz de desarrollar la vegetación del paseo.

## 3.6. Accesibilidad, tráfico y aparcamientos.

La integración urbana del muelle de Las Delicias bajo el criterio de su publicación e incorporación como espacio fundamental-

mente libre de edificación y dominado por los espacios verdes y ajardinados presenta como corolario la solución del tráfico y la movilidad urbana.

La prolongación del jardín sobre el río y la definición del Paseo como un espacio calmado, seguro para el peatón y con bajo nivel de ruido ha conducido a eliminar el tráfico rodado de la Avda. Santiago Montoto. La eliminación de este ramal de tráfico y la necesidad de dar servicio a los usos urbanos y portuarios localizados en el muelle de Las Delicias incorporan nuevos requerimientos a la propuesta que serán detallados a continuación.

De otra parte, los nuevos usos y los ya existentes en la Avda. de la Raza generan demandas de aparcamiento que tratan de resolverse en el presente Plan.

### 1. Movilidad urbana.

La Avda. Santiago Montoto sirve en la actualidad como ramal lateral de la Avda. de la Palmera en el tramo Glorieta de los Marineros Voluntarios-Avda. Molini. El tráfico que utiliza este ramal tiene por finalidad tomar la Avda. de la Raza o tomar la Avda. de Molini para acceder a la barriada del Porvenir o a la red viaria de la margen izquierda de la Avda. de la Palmera. Para mantener estos servicios se proponen las siguientes alternativas.

#### a. Movimientos Santiago Montoto-Avda. de la Raza.

El tráfico tiene por finalidad girar para tomar el puente de Las Delicias o continuar por la Avenida hacia la universidad o la SE-30. Ambos movimientos pueden realizarse en la Avda. de la Palmera sin restricción o modificación de las fase semafóricas.

El movimiento hacia el Puente de Las Delicias se puede realizar en la intersección de la Palmera con la Avda. de Bonanza. En la actualidad este giro a derechas se realiza como parte del paso en continuidad de la Avda. de La Palmera.

El movimiento hacia la universidad y la SE-30 se realizará en la Avda. Paez de Rivera. En la actualidad este giro a derechas se realiza como parte del paso en continuidad de la Avda. de La Palmera.

Esta solución de tráfico aporta como ventaja la descarga de la intersección de la Avda. de La Raza con la Avda. de Bonanza.

b. Movimientos Santiago Montoto-Avda. Molini-Avda. de la Borbolla.

El tráfico tiene por finalidad acceder a la barriada del Porvenir o dirigirse a Manuel Siurot. El ramal sirve en la actualidad para realizar el giro a izquierdas que esta prohibido en la Avda. de La Palmera en la Glorieta de Méjico.

Las soluciones a este movimiento consisten en la ejecución de una glorieta partida en la Avda. de la Palmera o alternativamente la utilización de la glorieta existente en la intersección de la Avda. de la Raza con la Avda. de Molini.

La ejecución de una glorieta partida en la Avda. de la Palmera en la Glorieta de Méjico no implica dificultad técnica alguna. El centro de la glorieta debería desplazarse ligeramente hacia el sur para mejorar la acumulación de vehículos en giro. La glorieta debería partirse para dar continuidad a los movimientos de la Palmera en los carriles de tráfico mientras que las bandas de aparcamiento se aprovecharían para aumentar el espacio de acumulación de giros. La glorieta no supone perjuicio al tráfico actual de la Avda. de la Palmera. La glorieta permitiría suprimir la fase de semáforo de giro a izquierda en la Avda. de Eritaña que existe en la actualidad con beneficio para el funcionamiento global de la intersección.

Alternativamente a la ejecución de esa glorieta es posible la utilización de la rotonda de reciente ejecución en la intersección entre las Avda. de la Raza y Molini. La utilización de esta obra no produce distorsión o penalización respecto a la situación actual.

Como se puede deducir de este análisis la supresión del tráfico en la Avda. Santiago Montoto no empeora el funcionamiento de la movilidad y el tráfico en la ciudad. Por el contrario, la supresión del tráfico en la avenida mejora la calidad ambiental del espacio público que se pretende crear, reduciendo ruido y contaminación y aumentando la seguridad para el peatón.

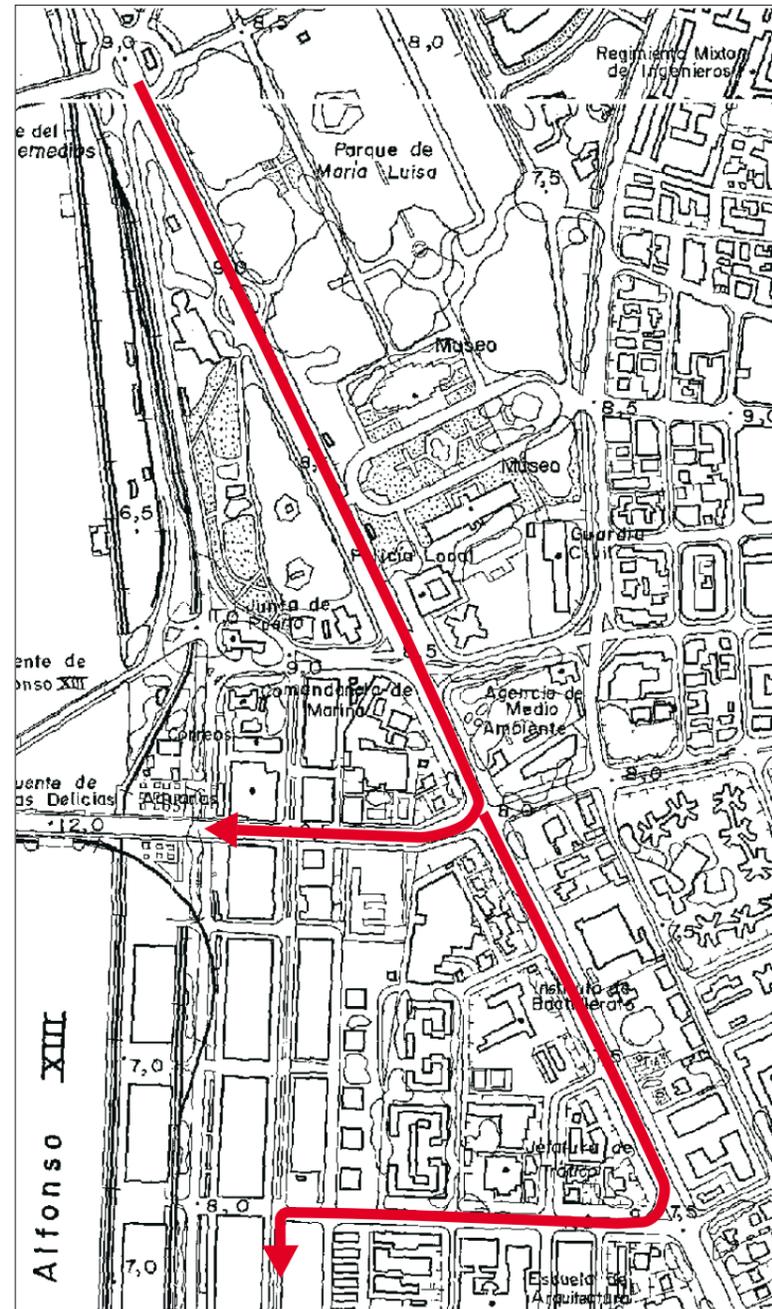
## 2. Accesibilidad del ámbito de planeamiento

### 2.1. Acceso rodado

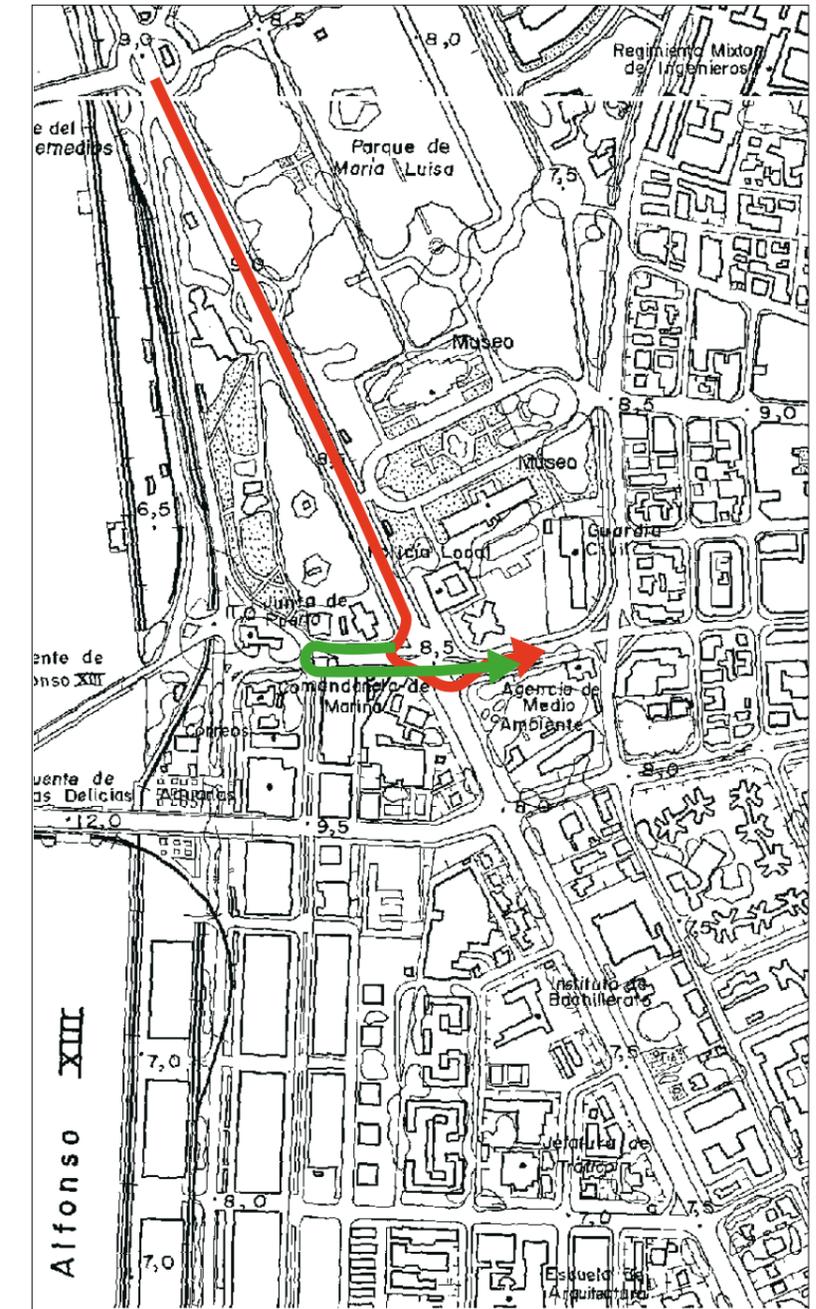
#### a. Muelle de las Delicias

Acceso restringido a necesidades del tráfico marítimo de cruceros turísticos y servicio de locales comerciales.

El acceso se localiza en la Avda. de la Palmera y discurre por



ALTERNATIVA AL MOVIMIENTO AVDA. SANTIAGO MONTOTO - AVDA. DE LA RAZA



ALTERNATIVA AL MOVIMIENTO AVDA. SANTIAGO MONTOTO - AVDA. DE MOLINI

- ALTERNATIVA ROTONDA EN GLORIETA DE MÉJICO
- ALTERNATIVA UTILIZACIÓN DE LA ROTONDA DE RECIENTE EJECUCIÓN

debajo de la plataforma peatonal en la cabeza de la glorieta de los Marineros Voluntarios.

Se dispone un segundo acceso al Sur, desde el interior de la zona portuaria.

*b. Edificio singular*

El acceso sirve al transporte público, los vehículos de servicio al edificio y el aparcamiento subterráneo.

Parte de la glorieta en la intersección de la Avda. Moliní y de la Raza.

El edificio cuenta con la posibilidad del uso ocasional de la banda rodada del Paseo peatonal para el acceso de vehículos autobuses de visitantes.

*c. Área portuaria*

Acceso restringido a usuarios y personal de los edificios administrativos portuarios.

Parte de la glorieta en la intersección de la Avda. Moliní y de la Raza.

Aparcamiento subterráneo.

Acceso de usuarios desde la Avda. de la Palmera en la Glorieta de los Marineros Voluntarios y desde la glorieta en la intersección de la Avda. Moliní y de la Raza.

**2.2. Acceso peatonal**

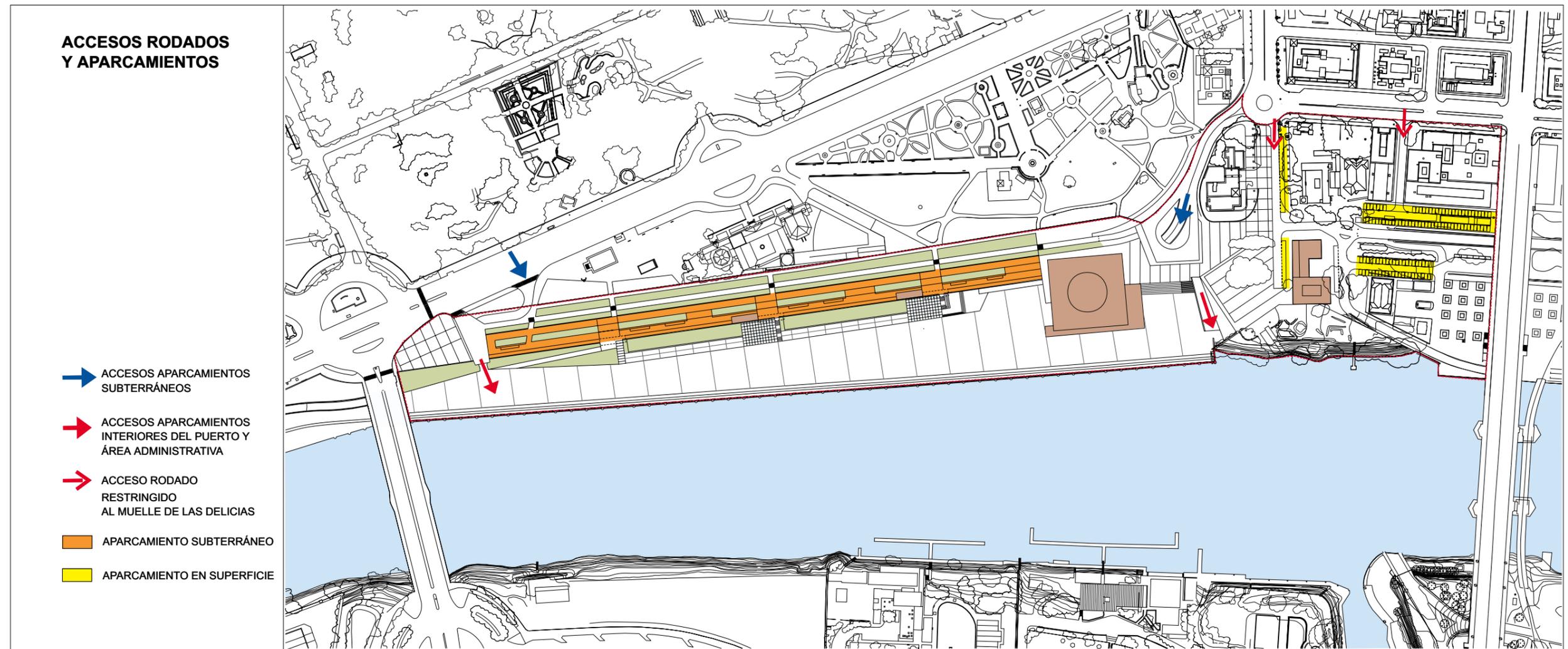
*a. Paseo Peatonal*

Los accesos al paseo peatonal se producen desde sus extremos: Glorieta de los Marineros Voluntarios y Avda. de Moliní. Se puede acceder a lo largo del paseo desde los jardines de Las Delicias

El acceso desde la Avda. de Moliní se incorpora por el interior del parque y creando una franja verde de protección del peatón en el borde de la calzada rodada.

*b. Muelle de Las Delicias.*

El acceso se producirá en continuidad con el muelle de Nueva York y desde el nuevo acceso portuario desde el Sur. A lo largo



del muelle se contacta con el Paseo peatonal mediante rampas y escaleras.

### 2.3. Carril de bicicletas.

Se reserva un carril de bicicletas en el Paseo peatonal con continuidad por el norte con el muelle de Nueva York mediante rampa. Esta conexión permite recorrer la totalidad de la orilla del río hasta San Jerónimo.

### 2.4. Aparcamiento.

#### a. Aparcamiento subterráneo.

Se dispone un aparcamiento subterráneo bajo el Paseo Peatonal con capacidad mínima de 300 plazas y accesos y salidas en la Avda. de la Palmera junto a la Glorieta de los

Marineros Voluntarios en el norte y desde la Avda. de Moliní por el sur.

#### b. Aparcamiento en superficie.

Se habilitan aparcamientos en superficie en:

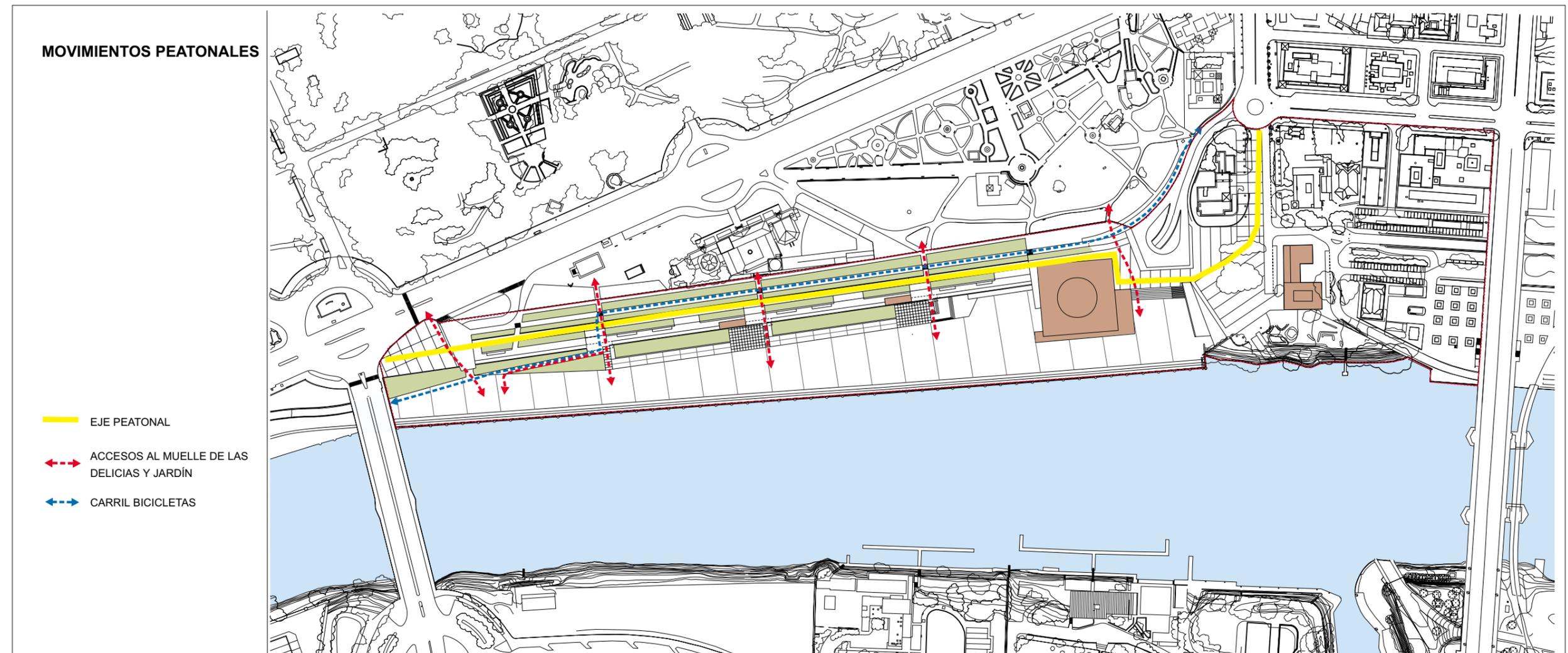
- Espaldas del edificio de la Aduana:  
Uso restringido a los edificios administrativos colindantes, capacidad de 70 plazas
- Interior del área portuaria:  
Uso restringido a usuarios y personal del Puerto, capacidad de 85 plazas

### 3.7. Parámetros básicos de la Ordenación:

El Plan Especial sigue los criterios de ordenación establecidos en el Plan Especial del Puerto para la zona AP-25 en cuanto a los usos globales previstos y la edificabilidad global asignada a la zona.

El Plan de las Delicias de forma similar al Plan del Puerto prevé dos grandes áreas de uso y tratamiento diferenciado. El Área A, localizada al norte, incluye el muelle y la Avda. Santiago Montoto, concentra los usos públicos en forma de espacios libres, zonas ajardinadas, edificio lúdico recreativo, y puntos comerciales y de restauración.

El Área B se destina a cubrir usos portuarios en forma de edificios administrativos y de la estación marítima que deberá ejecutarse para el desarrollo del tráfico de cruceros.





En cuanto a la edificabilidad el Plan Especial del Muelle de Las Delicias respeta la edificabilidad máxima establecida por el Plan Especial del Puerto. El Plan establece sin embargo un reajuste de los volúmenes edificables transfiriendo 400 m<sup>2</sup>t del Área B para la ejecución de hasta tres quioscos en el Paseo Peatonal. Así mismo permite utilizar parte de la nueva edificabilidad del Área B para ampliar o reformar alguno de los edificios administrativos existentes en la zona.

PLAN ESPECIAL PUERTO DE SEVILLA AP 25			PLAN ESPECIAL MUELLE DE LAS DELICIAS		
	Uso	Edificabilidad	Zona	Uso	Edificab.
ÁREA A	Comercio Hostelería Aparcamiento Locales comerciales Aparcamiento		Actividad muelle de Las Delicias	Comercial Restauración	1.000 m <sup>2</sup> t
				Lúdico - Recreativo	7.500 m <sup>2</sup> t
			Paseo	Quioscos	400 m <sup>2</sup> t
			8.500 m <sup>2</sup> t		
ÁREA B	Estación Marítima	2.000 m <sup>2</sup> t	Zona portuaria	Estación Marítima y servicios adminis.	2000 m <sup>2</sup> t
	Hostelería Restauración	1.000 m <sup>2</sup> t		Edificación existente	Hasta 600m <sup>2</sup> t
	3.000 m <sup>2</sup> t			2600 m <sup>2</sup> t	
Total		11.500 m <sup>2</sup> t	11.500 m <sup>2</sup> t		

### 3.8. Conexiones a las redes de infraestructuras y servicios.

#### Abastecimiento de agua.

Existe red de abastecimiento de agua en la Avenida Santiago Montoto, en el Muelle de las Delicias y en el área interior del puerto destinada a actividades administrativas.

El abastecimiento a las nuevas edificaciones y usos localizados en el muelle de las Delicias se realizará desde la red de la Avenida Santiago Montoto.

Complementariamente se conectará la red que recorre el cantil del muelle con la que discurre por Santiago Montoto con la finalidad de mallar el conjunto y garantizar el suministro.

#### Saneamiento.

Existe red de saneamiento en la Avenida Santiago Montoto y Avda. de La Raza. La zona interior del Puerto cuenta con red propia.

La propuesta consiste en incorporar nueva red de saneamiento

en el muelle de las Delicias que recoja los vertidos de las distintas edificaciones. La conducción deberá tener un bombeo para su conexión a la red general municipal.

La recogida de vertidos en la zona de oficinas se mantendrá con la red actual, que será ampliada para incorporar el nuevo edificio administrativo previsto.

Las aguas de lluvia se recogen en la red existente en el muelle de las Delicias que se completará a la totalidad del muelle. El vertido de las aguas de lluvia procedentes del muelle se conducirán a la ría.

#### Energía eléctrica y alumbrado público

En la actualidad existen dos transformadores en el muelle que garantizan el suministro en media y baja tensión en el muelle. La zona de oficinas se alimentan desde las instalaciones internas del puerto y las redes de la Avda. de la Raza.

La nueva ordenación es incompatible con la posición de los transformadores existentes que deberán trasladarse a la nueva edificación prevista.

Se mantendrá la acometida a los transformadores actuales y a partir de la nueva ubicación se suministrará en media y baja tensión a los distintos edificios y usos previstos en la zona.

La zona interior del Puerto y los edificios administrativos de la Avda. de La Raza mantendrán el suministro desde la red existente. El nuevo edificio administrativo previsto se conectará a esta red.

El alumbrado público se suministrará desde los nuevos transformadores creando circuitos para los distintos espacios públicos previstos por el Plan en el muelle de Las Delicias y Paseo Peatonal.

La Plaza del Puerto se servirá para el alumbrado público desde la red de la Avda. de La Raza y servicio interior del Puerto.

#### Telefonía.

El muelle de Las Delicias carece de redes de suministro. La zona de oficinas y área interior del puerto se sirve desde la red de la Avenida de La Raza.

La propuesta consiste en la conexión de las nuevas edificaciones y usos del muelle de las Delicias con la red que discurre por la Avda. de la Palmera.

Las edificaciones administrativas mantienen el servicio desde la red actual a la que se conectará el nuevo edificio administrativo previsto.



**DOCUMENTO 2: NORMATIVA  
PLAN DE ETAPAS  
VALORACIÓN DE LA OBRA DE URBANIZACIÓN**

## 4. NORMATIVA

### Art.1 Objeto y contenido.

El presente Plan Especial tiene por objeto la modificación Puntual del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Sevilla, mediante la ordenación completa y detallada del ámbito AP-25 determinado en el mismo y cuya delimitación ajustada se contiene en el plano correspondiente.

Por estar afectado dicho ámbito por la «Declaración de ampliación del Conjunto Histórico-Artístico de Sevilla», aprobado por Real Decreto 1339/1990, de 2 de noviembre, el presente Plan Especial incorpora los contenidos que imponen al planeamiento urbanístico los arts. 20 y 21 de la Ley 16/1985 de Protección del Patrimonio Histórico Español y los arts. 30 y 32 de la Ley 1/1991, de 3 de julio, de Patrimonio Histórico Andaluz.

### Art.2 Vigencia.

El Plan Especial tendrá vigencia indefinida. La alteración de su contenido podrá llevarse a efecto mediante su Revisión o la Modificación de alguno o algunos de sus elementos en los términos y condiciones fijados por la vigente Ley del Suelo, el Reglamento de Planeamiento Urbanístico y la Revisión del Plan General de Sevilla.

### Art.3 Documentación del Plan Especial, contenido y valor relativo de sus elementos.

1. Los distintos documentos del Plan Especial integran una unidad coherente cuyas determinaciones deberán aplicarse partiendo del sentido de las palabras y de los grafismos en orden al mejor cumplimiento de los objetivos generales del propio Plan, atendida la realidad social del momento en que se aplique.

2. En casos de discordancia o imprecisión del contenido de los diversos documentos que integran el Plan, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a. La Memoria de Ordenación del Plan señala los objetivos generales de la ordenación y justifica los criterios que han conducido a la adopción de las diferentes determinaciones. Es el instrumento básico para la interpretación del Plan en su conjunto y opera supletoriamente para resolver los conflictos entre otros documentos o entre distintas determinaciones, si

resultaren insuficientes para ello las disposiciones de las presentes Ordenanzas.

b. Plano de Usos y Condiciones de la edificación a escala 1:1.000, que expresa los usos pormenorizados del suelo y de la edificación, así como los tipos edificatorios y sus alturas máximas. Es un plano de ordenación y sus determinaciones gráficas en la materia de su contenido específico prevalecen sobre cualquiera de los restantes planos.

c. Plano de Alineaciones y Rasantes a escala 1:500. Contiene las alineaciones exteriores e interiores, las líneas de edificación, fondos edificables, los retranqueos máximos y las rasantes básicas. Es un plano de ordenación y sus determinaciones gráficas en la materia de su contenido específico prevalecen sobre cualquiera de los restantes planos.

d. Determinaciones para la Protección del Conjunto Histórico, incluyendo los contenidos demandados al planeamiento urbanístico por la legislación del patrimonio histórico español y andaluz, entre las que destacan la catalogación de los elementos del patrimonio histórico merecedores de protección con adopción de las medidas cautelares adecuadas y la asunción de las cargas correspondientes. En tanto que tratamiento específico de protección de elementos integrados en el Conjunto Histórico de Sevilla, estas determinaciones prevalecen sobre los restantes elementos del Plan en relación con lo que constituye su contenido específico.

f. Planos de Infraestructuras a escala 1:1.000 en los que se define el trazado y parámetros básicos de las redes de abastecimiento de agua, alcantarillado, riego, alumbrado público, energía eléctrica, telefonía y gas natural. Es un plano de ordenación cuyo contenido tiene carácter directivo para los proyectos de urbanización, que podrán ajustar y dimensionar las redes dentro del espacio público.

g. Plan de Etapas. Fija el orden normal de desarrollo y ejecución del Plan Especial, tanto en el tiempo como en el espacio, todo ello de acuerdo con los objetivos generales de la ordenación. Sus previsiones en lo relativo a la ejecución de la obra urbanizadora vincula a los promotores del Plan.

h. Estudio Económico-Financiero, con el contenido de evaluación económica que establece el art. 63 del

Reglamento de Planeamiento.

i. Las presentes Ordenanzas constituyen el cuerpo normativo específico de la ordenación prevista, prevaleciendo sobre todos los documentos del Plan para todo lo que en ella se regula sobre desarrollo, gestión, ejecución del planeamiento, régimen jurídico del suelo y condiciones de uso y edificación del suelo y sus construcciones.

j. El resto de la documentación del Plan (Memoria y Planos de Información) tienen un carácter meramente informativo y exponen cuales han sido los datos y estudios que han servido para fundamentar sus propuestas.

3. Si, no obstante la aplicación de los criterios interpretativos contenidos en el epígrafe anterior, subsistiere imprecisión en las determinaciones o contradicción entre ellas, prevalecerá la interpretación mas favorable al mejor equilibrio entre aprovechamiento edificatorio y equipamientos urbanos, a los mayores espacios libres, a la mejora del paisaje y la imagen urbana y al interés mas general de la colectividad.

### TITULO PRIMERO: DESARROLLO, GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL.

#### Art.4 Desarrollo.

En desarrollo del Plan Especial podrán formularse Estudios de Detalle con el contenido y condiciones que se señalan en el art. 11.18 de las Normas del Plan General de Sevilla y las disposiciones a que este precepto se remite.

#### Art.5 Gestión.

Los terrenos incluidos en la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla tienen carácter de sistema general de acuerdo con lo previsto en el art. 18.1. de la Ley de Puertos del Estado y de la marina Mercante y en lo previsto en el art.7.12 del Plan General vigente.

Los terrenos no incluidos en la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla son en la actualidad de usos y dominio público destinados a sistema viario y espacio libre.



La Administración Urbanística Actante será el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla.

#### **Art.6 Ejecución.**

1. La ejecución material de las determinaciones del Plan Especial y de sus instrumentos de desarrollo será efectuado mediante los proyectos previstos en los artículos 2.23 y siguientes de las Normas Urbanísticas del Plan General.

2. El desarrollo y ejecución de las previsiones contenidas en el interior de la Zona de Servicio del Puerto así como el mantenimiento y conservación de la urbanización corresponde, con carácter general a la Autoridad Portuaria de Sevilla

3. Los cometidos señalados en el párrafo anterior se llevarán a cabo con arreglo a la programación de la Administración interesada, así como en su caso, según los acuerdos, convenios u otras formas de concertación que al respecto puedan establecerse entre Administraciones, o entre estas e Instituciones o Entidades públicas o privadas o con particulares.

### **TITULO SEGUNDO: RÉGIMEN URBANÍSTICO DEL SUELO.**

#### **Art.7 Régimen Urbanístico de los suelos.**

1. Terrenos incluidos en la Zona de Servicio del Puerto.

Son sistema general portuario de acuerdo con lo previsto en el art. 18.1. de la Ley de Puertos del Estado y de la marina Mercante y en lo previsto en el art.7.12 del Plan General vigente.

Los terrenos tienen naturaleza de bienes de dominio público portuario y su gestión está encomendada a la Autoridad Portuaria de Sevilla en virtud del art.36 de la ley 27/1992 de Puertos del Estado.

La gestión del dominio público portuario se realizará de acuerdo con lo previsto en el Título II de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado.

2. Terrenos exteriores a la Zona de Servicio del Puerto.

Son terrenos de uso y dominio público utilizados como viario de

la ciudad. El Plan mantiene su condición **destinándolos a paseo peatonal y espacio libre.**

3. No obstante lo indicado en el apartado 1 del presente artículo y a la vista de los usos y aprovechamientos previstos en el art 12, apartado 2, de las presentes Ordenanzas, el régimen de gestión de los citados aprovechamientos se asimilará al de los suelos urbanos no consolidados de la Ley 6/98, de 13 de abril, sobre Régimen del suelo y valoraciones.

#### **Art.8 Obligaciones de la Autoridad Portuaria de Sevilla.**

1. La Autoridad Portuaria de Sevilla queda obligada a:

- a. Costear la totalidad de la urbanización prevista en el desarrollo del Plan Especial.
- b. Conservar y mantener en buen funcionamiento la urbanización ejecutada.
- c. Edificar, en las condiciones establecidas, las instalaciones previstas por el presente Plan.
- d. Ceder obligatoria y gratuitamente al Ayuntamiento de Sevilla como Administración urbanística actuante, el 10% del aprovechamiento previsto en la zona 2 «Zona de actividades lúdica en el Muelle de las Delicias» del art 12 de las presentes Ordenanzas.

En virtud de lo previsto en el art 151.4 del Texto Refundido de la Ley del Suelo 1/1.992, hoy Ley 1/1.997 de 18 de junio, de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el citado aprovechamiento se remitirá a metálico por su valor urbanístico y de conformidad con el principio de colaboración que debe presidir las relaciones entre Administraciones Públicas y sus entidades instrumentales, el Ayuntamiento de Sevilla aportará el importe que resulte a otras operaciones urbanísticas que en el ámbito portuario desarrollan conjuntamente las dos entidades.

### **TITULO TERCERO: ORDENANZAS DE LAS DISTINTAS ZONAS DEFINIDAS EN EL PRESENTE PLAN.**

#### **Art.9 Condiciones generales de uso y edificación.**

Las disposiciones del Título Cuarto «Normas Generales de uso» de las Normas Urbanísticas del Plan General se aplicarán para lo no especificado en las presentes Ordenanzas de Zona.

Se definen como:

- Uso pormenorizado determinado: aquel cuya implantación con carácter principal o mayoritaria el planeamiento asigna a la zona o sector de que se trate.
- Uso complementario o pormenorizado permitido: es aquel cuya implantación pueda autorizarse con el determinado sin perder ninguna de las características que le son propias en las condiciones establecidas por el planeamiento.

#### **Art.10 Condiciones generales de edificación**

Las disposiciones del Título Quinto «Normas Generales de Edificación» de las Normas Urbanísticas del Plan General se aplicarán para lo no especificado en las presentes Ordenanzas de Zona.

Se definen como:

1. Edificabilidad Máxima: Se determina para cada parcela en m<sup>2</sup> de techo edificables, computándose a éstos efectos la superficie edificada y cerrada sobre rasante así como la superficie construida que pueda situarse bajo la rasante de un vial o espacio público y que presenta fachada hacia un espacio público situado en una rasante inferior.

No se computarán a efectos de edificabilidad la superficie ocupada bajo rasante destinada a aparcamientos y garajes.

2. Ocupación Máxima: Expresada en porcentaje respecto a la superficie definida para la Zona o Suzona de referencia, establece la superficie máxima que el edificio puede ocupar sobre la rasante de referencia. La ocupación bajo rasante no podrá superar la correspondiente sobre rasante ni exceder de los límites de ésta.

3. Altura Máxima:

Expresada en número de plantas y en altura métrica, establece la altura máxima de coronación de la edificación, por encima de la cual sólo podrán aparecer los elementos construidos que se contemplan en las ordenanzas del Plan General para construcciones por encima de la altura máxima reguladora.

En las construcciones localizadas en la Zona Paseo Peatonal y Zona de Actividades del Muelle de las Delicias las construcciones por encima de la altura máxima permitida deberán quedar integradas en el diseño y composición arquitectónica del edificio



no pudiendo aparecer maquinaria u instalaciones vistas.

La cota de referencia para la medición de la altura de la edificación será la que realmente resulte de la urbanización de los espacios públicos y viales, con independencia que de forma aproximada éstas queden fijadas en el plano de alineaciones y rasantes. En cualquier caso cuando la altura máxima se establece para un mismo cuerpo edificado desde dos rasantes de viales o espacios públicos diferentes, ambas se considerarán altura máxima prevaleciendo la más restrictiva de las dos.

#### 4. Área de movimiento de la edificación:

Porción de terreno en donde deberá materializarse la edificabilidad prevista. El edificio se puede retranquear libremente del perímetro del área de movimiento.

### Art.11 Determinaciones para el desarrollo de las zonas establecidas.

Determinaciones básicas para los terrenos incluidos en el interior del ámbito del Plan Especial.

#### 1. Zona Paseo Peatonal:

Usos pormenorizados: Jardines públicos

Usos complementarios: restauración en pequeñas construcciones de quioscos, con un número máximo de tres (3).

Edificabilidad máxima: 400 m<sup>2</sup>t.

Altura máxima: Una planta ó 4 m., medidos desde la rasante de la Calle Santiago Montoto.

Utilización del bajo rasante. Aparcamiento y garaje de vehículos con capacidad mínima de 300 plazas.

Localización: Los quioscos se localizarán en el interior de la zona, en el área de movimiento de la edificación definida, o sobre las cubiertas de las edificaciones de la Zona de Actividad en el Muelle de Las Delicias.

Condiciones de diseño: El diseño y materiales empleados serán coherentes con el paisaje. Se diseñará una arquitectura que valore la composición del paisaje desde la orilla opuesta, facilite la permeabilidad visual de la dársena, cree una relación interior-

exterior que aumente la transparencia de la arquitectura y amplie las visuales reduciendo los puntos ciegos.

#### 2. Zona de actividad lúdica en el muelle de las Delicias:

Usos pormenorizados: Restauración, comercial, Servicios de interés público y social de carácter privado

Usos complementarios: jardines, quioscos, equipamientos públicos.

Edificabilidad máxima: 8.500 m<sup>2</sup>t. La edificabilidad total podrá distribuirse en varias construcciones.

Ocupación máxima: la construcción realizada en el interior de la zona no tendrá una ocupación en planta superior al 40% de la superficie total de la misma.

#### 2.1. Condiciones de volumen de la edificación localizada en el área de movimiento sur:

Edificabilidad máxima: 7.500 m<sup>2</sup>t.

Altura máxima: hasta 5 m., por encima de la rasante de la Calle Santiago Montoto.

Ocupación máxima: la definida por el área de movimiento de la edificación.

#### 2.2. Condiciones de volumen de las construcciones localizadas en las áreas de movimiento norte:

Altura máxima: hasta 1m., por encima de la rasante de la Calle Santiago Montoto.

Ocupación máxima: la definida por el área de movimiento y como máximo un 10 % de la zona de uso global «Zona de actividad lúdica Muelle de las Delicias».

Localización: Las construcciones se localizarán en el interior del área de movimiento definida y quedarán adosadas al cambio de nivel y la cubierta podrá utilizarse como terraza de prolongación del Paseo Peatonal superior.

Sobre estas zonas se permite la construcción de elementos de carácter ligero con una altura máxima de 4 m. respecto al paseo y una edificabilidad máxima de 200 m<sup>2</sup>. La dimensión máxima de fachada paralela al río será de 20 m., y los materiales a emplear procurarán la mayor transparencia a dichas edificaciones priorizándose el empleo de cristal y estructura metálica ligera.

#### 3. Zona de actividad portuaria muelle de las Delicias:

Usos pormenorizados: Actividad portuaria ligada al amarre de embarcaciones, avituallamiento y embarque y desembarque de pasajeros.

Usos complementarios: jardines, edificaciones provisionales.

Edificabilidad máxima: Edificaciones provisionales ligadas al uso.

Altura máxima: 5 m. medidos desde la rasante del cantil del muelle de las Delicias, con una ocupación máxima del 5% de la zona de uso global «Zona de actividad portuaria Muelle de las Delicias».

#### 4. Zona de Terciario y actividades administrativas.

Usos pormenorizados: Administración, oficinas, Servicios de interés público y social de carácter privado.

Usos complementarios: Restauración, comercial, jardines, quioscos, equipamientos públicos.

Edificabilidad máxima: La existente a la entrada en vigor del Plan incrementada en 2.600 m<sup>2</sup>t. La edificabilidad se localizará al menos 2.000 m<sup>2</sup> en la parcela con frente al muelle de las Delicias denominada de Subzona de Terciario y actividades administrativas de nueva ordenación.

#### 4.1. Condiciones particulares de las edificaciones sometidas a protección

Protecciones:

- **Protección Global**  
Edificio de la Aduana
- **Protección parcial en Grado 1**  
Edificio de Comandancia de Marina  
Edificio de Pequeño Pabellón de la Feria Iberoamericana de Sevilla  
Edificio de antiguo Pabellón de Servicios de pasajeros y carabineros  
Edificio de pabellón de servicios higiénicos
- **Protección parcial en Grado 2**  
Edificio de la Autoridad Portuaria

Las condiciones particulares de actuación quedarán recogidas en la Ficha patrimonial correspondiente.

#### 4.2. Condiciones particulares de las edificaciones no sometidas a protección.

Las edificaciones localizadas en el interior de la zona no sometidas a protección podrán ser sustituidas con las siguientes condiciones:

Edificabilidad máxima: la existente que podrá incrementarse en un 15%. La edificabilidad incrementada consumirá de la edificabilidad total asignada a la zona.

Altura máxima: No superarán los cinco metros sobre la rasante actual del viario más próximo.

#### 4.3. Condiciones particulares para la Subzona de Terciario y actividades administrativas de nueva ordenación.

Altura: Dos Plantas por encima del muelle y dos sobre la calle de acceso. La altura máxima no superará los 5 m sobre la rasante actual de la Calle Santiago Montoto tal y como se refiere en las secciones del plano nº4 propuesta

Ocupación máxima: La edificación podrá ocupar la totalidad del área de movimiento.

#### 5. Viario servicio Interior Puerto.

Usos pormenorizados: viario rodado de uso privado restringido para las necesidades de las áreas administrativas del puerto y Zona de Terciario y actividades administrativas.

Usos complementarios: aparcamientos, jardines de acompañamiento del viario. El aparcamiento se destinará:

En la subzona 1: aparcamiento del puerto

En la subzona 2: aparcamiento de las edificaciones de oficinas no vinculadas al puerto

#### 6. Espacio libre-Jardín.

Usos pormenorizados: jardines de uso privado por el Puerto.

### Art.12. Cuadro resumen y criterios de reajuste de la edificabilidad:

#### 1. Cuadro resumen.

Zona	Uso pormenorizado	Uso Compatible	Edific. M2t	Ocupación	Altura	Protecciones
Paseo Peatonal	Jardín	Quioscos de restauración	400		1 planta	
Actividad lúdica en el muelle de las Delicias	SIPS privado Restauración, Comercial	Jardín	8.500	40%	4 m. por encima Santiago Montoto	
Actividad portuaria muelle de las Delicias	Muelle portuario para pasajeros	jardines, edificaciones provisionales				
Terciario y actividades administrativas	Administración, oficinas, SIPS de carácter privado		2.600			Edificios que se relacionan
Subzona de Terciario y actividades administrativas de nueva ordenación.	Administración, oficinas, SIPS de carácter privado		Consumo de la prevista en la zona Terciario y actividades administrativas	35%	2 plantas por encima de la calle de acceso y tres sobre el muelle	
<b>TOTAL</b>			<b>11.500</b>			

#### 2. Criterios de ajuste de la edificabilidad.

La edificabilidad de la zona Actividad lúdica en el muelle de las Delicias en una cuantía de hasta 1000 m2t podrá trasladarse a la zona Terciario y actividades administrativas.

La edificabilidad de la zona Terciario y actividades administrativas en una cuantía de hasta 1000 m2t podrá trasladarse a la zona Actividad lúdica en el muelle de las Delicias. Este traslado exigirá la redacción de un estudio de detalle que fije las condiciones de la ordenación de volúmenes: distribución, altura máxima y ocupación máxima.

En el área de edificaciones complementarias grafiadas en el Plano de Propuesta nº 3 de "Alineaciones y Rasantes, Usos y Condiciones de la Edificación", dichas edificaciones habrán de adaptarse en lo sustancial, con leve tolerancia, a las grafiadas en el plano, también de Propuesta nº 7.1 de "Imagen de la Propuesta. Planta de Ordenación General".

### TITULO CUARTO: ORDENANZAS DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO LOCALIZADO EN EL ÁMBITO DEL PRESENTE PLAN.

#### Art. 13 Protección sobre las edificaciones.

Se protegerán las edificaciones que a continuación se indican:

- ▣ **Protección Global**
  - Edificio de la Aduana
- ▣ **Protección parcial en Grado 1**
  - Edificio de Comandancia de Marina
  - Edificio de Pequeño Pabellón de la Feria Iberoamericana de Sevilla
  - Edificio de antiguo Pabellón de Servicios de pasajeros y carabineros
  - Edificio de pabellón de servicios higiénicos
- ▣ **Protección parcial en Grado 2**
  - Edificio de la Autoridad Portuaria

La protección de las edificaciones se realizará de acuerdo con las condiciones que se pormenorizan en las fichas correspondientes.

a) Obras permitidas. Las obras permitidas se establecen en función del nivel de protección de acuerdo con lo contenido en los art8.8 hasta el 8.15 de la Normativa del Plan General y las condiciones indicadas en las fichas correspondientes.

b) Usos. Su uso será de administrativo-terciario coherente con la finalidad de las parcelas y compatible con la conservación y rehabilitación de las construcciones en las condiciones establecidas en las fichas correspondientes.

#### Art. 14 Protección sobre elementos industriales.

Se protegen las grúas giratorias permitiéndose su traslado dentro del ámbito de los muelles del Puerto.



**Art.15 Protección arqueológica.**

Las remociones, vaciados y movimientos de tierras deberán someterse a la intervención arqueológica que se determine por el órgano competente.

A tal efecto deberá darse cuenta a la Administración competente de la actuación a realizar para arbitrar los medios de control que estime convenientes. Las acciones que se deriven de ese control correrán por cuenta de los propietarios de los terrenos.

servación y funcionamiento las obras previstas. A partir del acto de recepción definitiva, la conservación y mantenimiento de las obras de infraestructuras serán a cargo del Ayuntamiento de Sevilla.

**TITULO QUINTO: NORMAS DE URBANIZACIÓN.**

**Art.16 Carácter del viario y el espacio público.**

1. La totalidad del viario identificado en el plano nº9 en la zona “Espacio de uso restringido a las demandas y necesidades portuarias” tiene carácter de calles particulares, quedando restringido su uso y acceso a las demandas y necesidades portuarias.

2. Los terrenos destinados a jardines y áreas libres de edificación incluidos en el plano nº9 en la zona de “Espacio de acceso público excepto cuando el uso portuario requiera establecer otras medidas”, no tendrán restringido el acceso al público, excepto cuando el uso portuario de tráfico marítimo requiera establecer otras medidas.

3. Los terrenos incluidos en el plano nº9 en la zona de “espacio de uso público” serán de uso público

**Art.17 Recepción de la urbanización.**

*Recepción provisional.*

El Ayuntamiento de Sevilla recepcionará provisionalmente la urbanización de las zonas identificadas en el Plano nº9 como “Urbanización a recepcionar por el Ayuntamiento”.

*Recepción definitiva.*

El Ayuntamiento de Sevilla recepcionará definitivamente la urbanización cuando hayan transcurrido 12 meses desde la recepción provisional y se encuentren en correcto estado de con-

## 5. PLAN DE ETAPAS

### 1. Justificación de la necesidad o conveniencia de la Actuación:

Las condiciones de uso y de ordenación de la zona AP 25 según se establece en el Plan Especial del Puerto, determinan una forma de ocupación y utilización del espacio que no ha sido posible materializar desde la fecha de aprobación del Plan Especial por cuanto las actuaciones de infraestructura y urbanización a ejecutar en relación a la disposición y edificabilidad de los usos terciarios y comerciales previstos no ha permitido la aparición de operadores interesados en el desarrollo de las actuaciones.

Esta situación de bloqueo de la intervención unida a la aparición de un operador dispuesto a realizar una importante inversión en la ejecución de un acuario en ésta zona mediante la formalización de una concesión administrativa ya tramitada ante la Autoridad Portuaria de Sevilla, justifica la elaboración de una propuesta de ordenación pormenorizada que se compatibilice con la implantación del acuario y garantice su correcta articulación con la ordenación del conjunto, al tiempo que se particularizan las intervenciones de urbanización adecuándolas a las necesidades y previsiones del Puerto de Sevilla a medio plazo.

En definitiva se pretende aprovechar la implantación del nuevo acuario para potenciar el uso colectivo del espacio y la utilización lúdica - comercial del muelle sirviendo de motor para la reurbanización integral de la zona tanto del muelle como de la cabecera del puente de Las Delicias y antiguo puente de Alfonso XIII.

Para la materialización de la propuesta de ordenación general realizada con las anteriores premisas se opta por la redacción de un Plan Especial que establezca una nueva ordenación sobre los terrenos.

### 2. Propietarios de los terrenos incluidos en el ámbito del Plan Especial.

Los terrenos incluidos en el ámbito de planeamiento están adscritos a la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla tienen carácter de sistema general de acuerdo con lo previsto en el art. 18.1. de la Ley de Puertos del Estado y de la marina Mercante y en lo previsto en el art.7.12 del Plan General vigente.

Los terrenos del muelle de Las Delicias tienen consideración de dominio público marítimo terrestre afectos al Puerto de Sevilla en virtud del Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Sevilla aprobado por O.M. de 12 de Junio de 1991. La Autoridad Portuaria tiene encomendada la gestión de estos suelos de naturaleza de bienes de dominio público portuario estatal en virtud del artículo 36.d de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado. La gestión de estos suelos se realizará conforme lo indicado en el Título II de la Ley de Puertos del Estado.

Exteriores al ámbito portuario se incluyen los terrenos de la calle Santiago Montoto que en la actualidad son terrenos de uso y dominio público destinados a sistema viario y espacio libre. El Plan Especial sobre estos terrenos mantiene su destino de suelo público, destinándolos a paseo peatonal y espacio libre.

- **Determinación del carácter público de las inversiones a realizar en las obras de urbanización.**

De acuerdo con el carácter de sistema general portuario que tiene la práctica totalidad del ámbito de planeamiento corresponde a la Autoridad Portuaria de Sevilla la ejecución de las obras que se incluyen en su ámbito.

Así mismo, la Autoridad Portuaria de Sevilla realizará a su cargo las obras de peatonalización y acondicionamiento de la Avenida Santiago Montoto y los accesos previstos a la zona y al aparcamiento subterráneo que se identifican en el Plano nº9.

- **Compromisos de ejecución y conservación:**

Plazo de ejecución: La Autoridad Portuaria de Sevilla se compromete a la reurbanización del muelle de Las Delicias en un plazo máximo de dos años a partir de la aprobación del Proyecto de Urbanización.

Conservación de la urbanización: La Autoridad Portuaria de Sevilla se hará cargo de la conservación de la urbanización que se localiza en el interior de su ámbito.

Las obras de urbanización exteriores a la Zona de Servicio del Puerto serán recepcionadas por el Ayuntamiento previo los tramites correspondientes. El plano nº9 identifica los la zona cuya urbanización deberá ser recepcionada.



## 6. VALORACIÓN DE LA OBRA DE URBANIZACIÓN.

La ordenación prevista en el Plan Especial contempla una serie de acciones de urbanización y edificación cuyas características generales quedan definidas en el Plan, aún cuando será el proyecto de urbanización y los proyectos de las distintas edificaciones los que determinen el alcance preciso de las inversiones a realizar.

Por tanto se trata de establecer de forma aproximada el volumen de inversión necesario para la completa ejecución del Plan Especial diferenciando las partidas correspondientes a urbanización, infraestructuras, edificación y aparcamientos.

Para la estimación de los costos se divide el ámbito de actuación en tres zonas que gozan de cierta autonomía en cuanto a la ejecución de las obras de urbanización y edificación, el Muelle de Las Delicias, la Avenida Santiago Montoto y la zona de edificios administrativos y usos portuarios.

No se incluye en la valoración la ejecución de la edificación destinada a usos lúdicos, de ocio y comercial prevista en la zona sur del muelle, al estar prevista la materialización de una concesión de suelo para la implantación de dichos usos siendo a cuenta del concesionario la ejecución de la edificación, mientras que sí se incluye en el presupuesto unas cantidades destinadas a la construcción de unas edificaciones destinadas a restaurantes y kioscos que aunque fueran objeto de concesión podrían adjudicarse una vez construidas debido a la relación directa que tienen con la urbanización y la ejecución del aparcamiento.

Los valores unitarios asignados a cada partida global se han estimado tomando como referencia actuaciones de carácter similar ejecutadas en fechas recientes y considerando un nivel de calidad en materiales y construcciones adecuado al lugar en el que se produce la intervención.

### ZONA 1. MUELLE DE LAS DELICIAS

Superficie aproximada urbanización 40.000 m<sup>2</sup>

#### 1.1.- APARCAMIENTO Y ACCESOS

Descripción : Edificación utilizando parcialmente el foso del ferrocarril, con forjado en dos niveles para permitir las plantaciones en la zona central del paseo. Rampas bidireccionales de acceso. Salidas peatonales hacia el muelle. Capacidad para 300 vehículos y superficie aproximada 9.000 m<sup>2</sup>.

Presupuesto estimado: 350.000.000 pts

#### 1.2.- PASEO PEATONAL

Descripción : Urbanización con pavimentación, jardinería, iluminación y elementos de mobiliario urbano de la plataforma superior del aparcamiento. Superficie aproximada 5.000 m<sup>2</sup>.

Presupuesto estimado: 30.000.000 pts

#### 1.3.- CABECERA GLORIETA MARINEROS VOLUNTARIOS

Descripción : Urbanización del espacio contiguo al puente para la resolución de los accesos al aparcamiento, la bajada al muelle y la definición del inicio de los paseos altos mediante la introducción de pavimentación, arbolado, iluminación y mobiliario urbano. Superficie aproximada 3.500 m<sup>2</sup>.

Presupuesto estimado: 25.000.000 pts

#### 1.4.- PLAZA MIRADOR EN CABECERA SUR

Descripción : Urbanización de espacio peatonal en torno a la nueva glorieta junto al acuario, modificación de la rasante creando una plataforma mediante la ejecución de un muro y accesos peatonales hacia el muelle. Superficie aproximada 1.500 m<sup>2</sup>

Presupuesto estimado: 20.000.000 pts

#### 1.5.- ZONAS AJARDINADAS Y ACCESOS ENTRE PASEO Y MUELLE

Descripción : Realización de talud verde con relleno de tierras para salvar una diferencia de cota en torno a tres metros, plantación y ejecución de rampas y escaleras entre los dos niveles. Reurbanización con elementos de nueva pavimentación y mobiliario urbano de los espacios próximos a los taludes verdes y los locales previstos hacia el muelle. Superficie aproximada 10.500 m<sup>2</sup>

Presupuesto estimado: 85.000.000 pts

#### 1.6.- REURBANIZACIÓN DEL MUELLE

Descripción : Reparación y mejora de la pavimentación actual, introducción de elementos de iluminación y mobiliario urbano. Superficie aproximada 18.000 m<sup>2</sup>

Presupuesto estimado: 40.000.000 pts

#### 1.7.- REDES DE INFRAESTRUCTURA

Descripción : Reforma de las redes existentes, desvío de líneas afectadas por el aparcamiento e inclusión de nuevas líneas para servicio de los locales y quioscos.

Presupuesto estimado: 35.000.000 pts

#### 1.8.- EDIFICACIONES RESTAURACIÓN

Descripción : Ejecución de edificios para uso comercial - restauración con fachada hacia el muelle y quioscos en el nivel superior utilizando la cubierta de los locales como zona de veladores de los quioscos. Superficie construida total aproximada 1.400 m<sup>2</sup>

Presupuesto estimado: 160.000.000 pts

**TOTAL PRESUPUESTO ZONA 1: 745.000.000 pts**



**ZONA 2. AVENIDA SANTIAGO MONTOTO**

Superficie aproximada urbanización 15.000 m2

**2.1.- REMODELACIÓN VIARIO**

Descripción : Levantamiento de la calzada y Acerados actuales, ejecución de una senda lineal con nueva pavimentación y de bandas ajardinadas a ambos lados con plantación de arbolado en línea y nueva iluminación de carácter peatonal. Definición de zona para carril bici. Superficie aproximada 6.500 m2

Presupuesto estimado: 50.000.000 pts

**2.2.- AMPLIACIÓN JARDINES**

Descripción : Ampliación hacia el muelle de los actuales jardines con una nueva franja de plantaciones sobre parte del acerado y la calzada actual. Modificación puntual de las zonas de contacto con los jardines y los accesos. Superficie aproximada 3.000 m2

Presupuesto estimado: 12.000.000 pts

**2.3.- GLORIETA SUR**

Descripción : Modificación de la rasante del vial actual bajando hasta la cota +8.80, ejecución de glorieta alrededor de la salida del aparcamiento y disposición de plataforma para servicio del acuario, parada de bus y taxis. Demolición de calzada, ejecución de nuevo viario, pavimentación de zonas de parada de vehículos, ajardinamiento e iluminación. Superficie aproximada 4.000 m2

Presupuesto estimado: 35.000.000 pts

**2.4.- REDES INFRAESTRUCTURA**

Descripción :Modificación y adecuación de las redes existentes de energía eléctrica, alumbrado, saneamiento y abastecimiento, previsión de nuevas líneas para servicio del aparcamiento, acuario y edificaciones comerciales y de restauración.

Presupuesto estimado: 25.000.000 pts

**TOTAL PRESUPUESTO ZONA 2: 122.000.000 pts**

**ZONA 3.SERVICIOS PORTUARIOS Y AREA ADMINISTRATIVA**

Superficie aproximada urbanización 16.000 m2

**3.1.- URBANIZACIÓN ESPACIO PÚBLICO**

Descripción : Movimiento de tierras con relleno de la trinchera del ferrocarril y ejecución de muro y rampas de acceso al nivel del muelle, pavimentación, nuevas plantaciones completando las existentes que se mantienen, iluminación y mobiliario urbano. Superficie aproximada 3.500 m2

Presupuesto estimado: 40.000.000 pts

**3.2.- APARCAMIENTOS Y VIARIO INTERIOR**

Descripción : urbanización de viario interior y aparcamientos para edificios administrativos existentes, reurbanización del vial de acceso al edificio de Autoridad Portuaria y Comandancia con carácter de viario restringido integrado en la urbanización de los espacios peatonales. Superficie aproximada 12.000 m2

Presupuesto estimado: 60.000.000 pts

**3.3.- REDES INFRAESTRUCTURA**

Descripción : Modificación de las redes y adecuación a los nuevos usos en el espacio público previsto en la antigua cabecera del puente, ejecución de líneas para servicio del nuevo edificio administrativo.

Presupuesto estimado: 15.000.000 pts

**3.4.- EDIFICIO ADMINISTRATIVO**

Descripción :Edificación de dos plantas sobre la rasante del espacio público superior y una planta con fachada hacia el muelle. Caracter representativo y acabados de buena calidad. Usos posibles Estación Marítima, Capitanía, Oficinas, Locales comerciales y restauración. Superficie edificada máxima 3.500 m2

Presupuesto estimado: 400.000.000 pts

**TOTAL PRESUPUESTO ZONA 3: 515.000.000 pts**

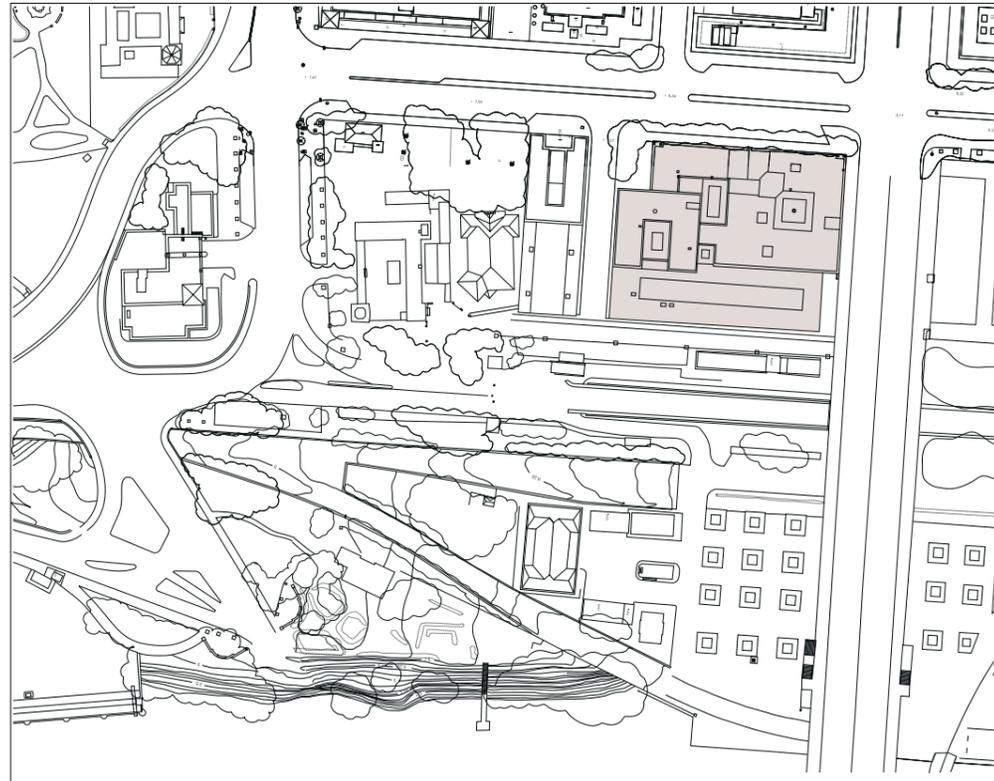
<b>TOTAL PRESUPUESTO ESTIMATIVO:1.382.000.000 pts</b>	
<b>Aparcamiento:</b>	<b>350.000.000 pts 25%</b>
<b>Urbanización:</b>	<b>497.000.000 pts 35%</b>
<b>Infraestructuras:</b>	<b>75.000.000 pts 5%</b>
<b>Edificación:</b>	<b>460.000.000 pts 35%</b>



## **ANEXO. FICHAS DE CATÁLOGO**

**FICHA DE CATÁLOGO:** 1  
**NIVEL DE PROTECCIÓN:** B. PROTECCIÓN GLOBAL

### SITUACIÓN



### 1. IDENTIFICACIÓN

Aduana Nacional.

### 2. DESCRIPCIÓN

- Antecedentes históricos:** Edificio construido en 1930, reformado en 1951 y desde 1986 la Administración de Hacienda comparte dicho edificio con Aduana.
- Organización general:** Edificio de planta rectangular con tres alturas. Fachadas de ladrillo visto aplanillado en color rojo con molduraciones en piedra artificial y pináculos en esquinas. Huecos exteriores enmarcados con molduras. Orden horizontal marcado por zócalo, cornisa y pretil. Fachada principal coronada por frontón partido que remarca la entrada del edificio. Vestíbulo interior poligonal con pilares de planta cuadrada revestidos en piedra artificial y escalera principal de tres tramos. Patios interiores con galerías porticadas, arcos de medio punto y rebajados sobre pilares cuadrados de ladrillo visto.
- Sistemas constructivos:** Forjados planos sobre pilares de hormigón armado. Cubierta plana transitable con antepecho a fachada.
- Propiedad y uso:** Edificio propiedad de la Agencia Tributaria ubicado en terrenos pertenecientes al Puerto de Sevilla. Su funcionamiento siempre a estado vinculado con la aduana del puerto. En la actualidad algunas dependencias pertenecen a la Administración de Hacienda.
- Estado de conservación:** Bueno.

### 3. VALORACIÓN

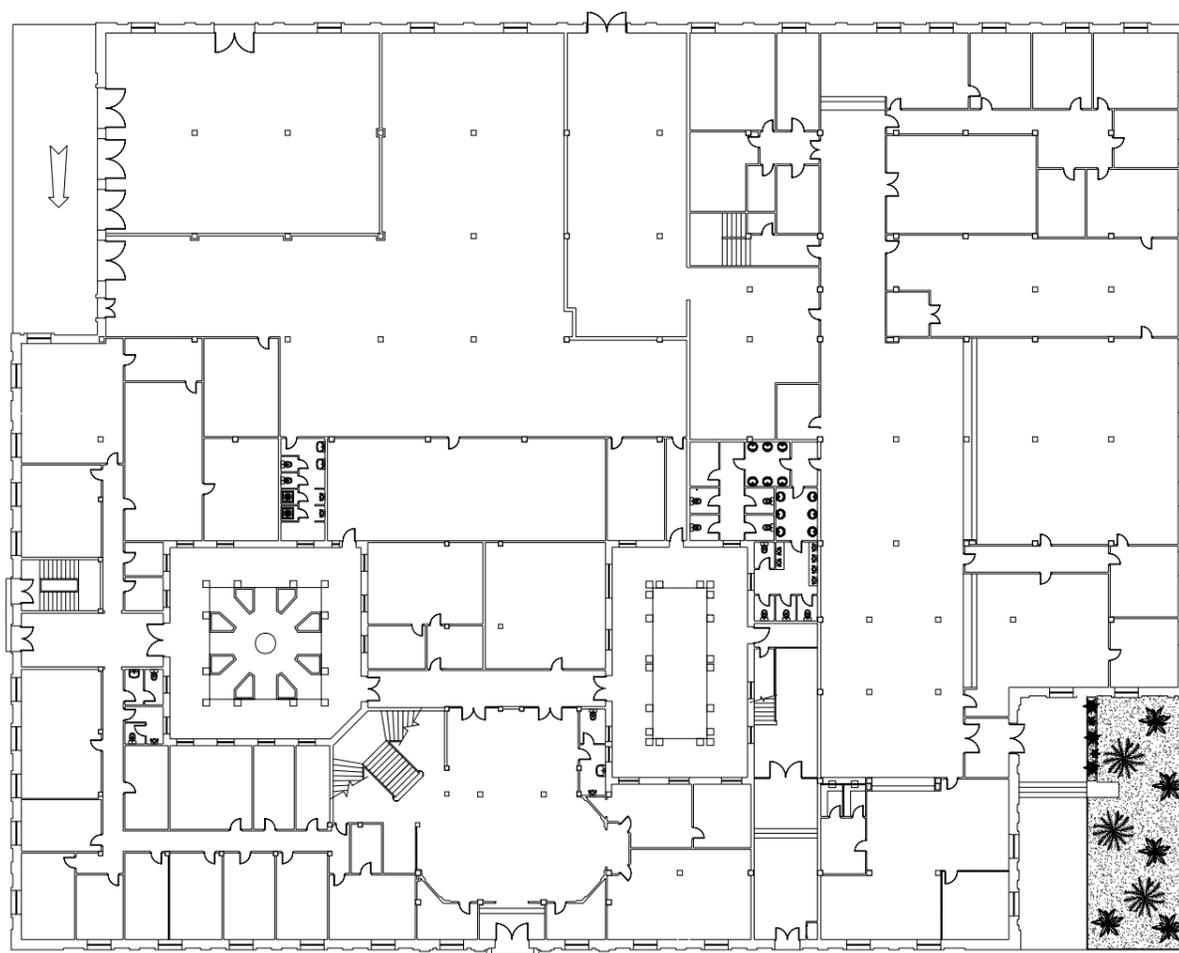
- Elementos de interés:** Molduraciones y elementos decorativos.
- Elementos a conservar:** Fachadas con molduraciones y elementos decorativos. Organización tipológica y estructural: atrio, escalera principal, patios interiores y vestíbulo.
- Elementos discordantes:** No se aprecian
- Acciones recomendadas:**

### 4. CONDICIONES DE ORDENACIÓN

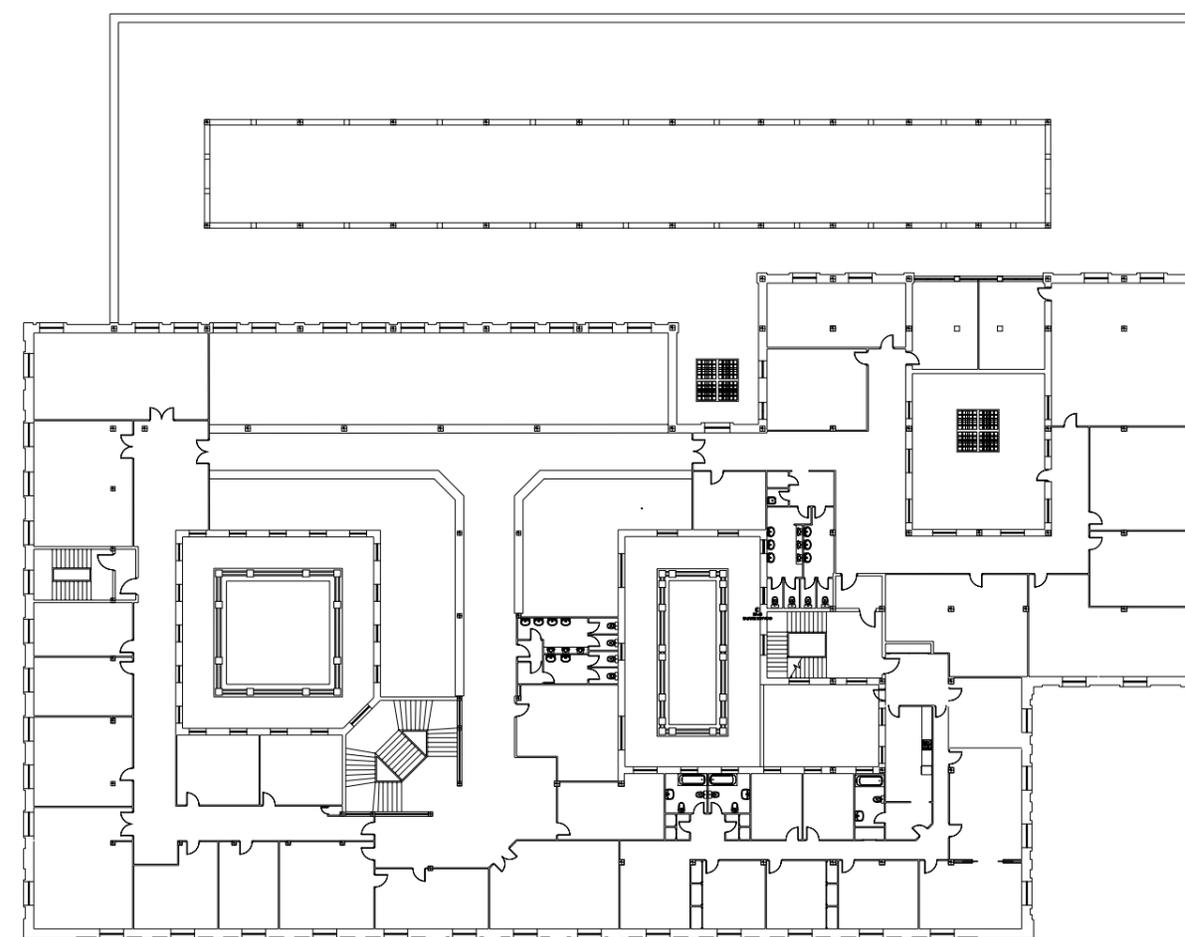
- Intervenciones propuestas:** Restauración de fachadas.
- Obras permitidas:** Rehabilitación y reforma parcial de patios interiores manteniendo su posición y permitiéndose su reorganización.
- Usos permitidos:** Dotacional.
- Edificabilidad máxima:** La existente.
- Altura máxima:** La existente.





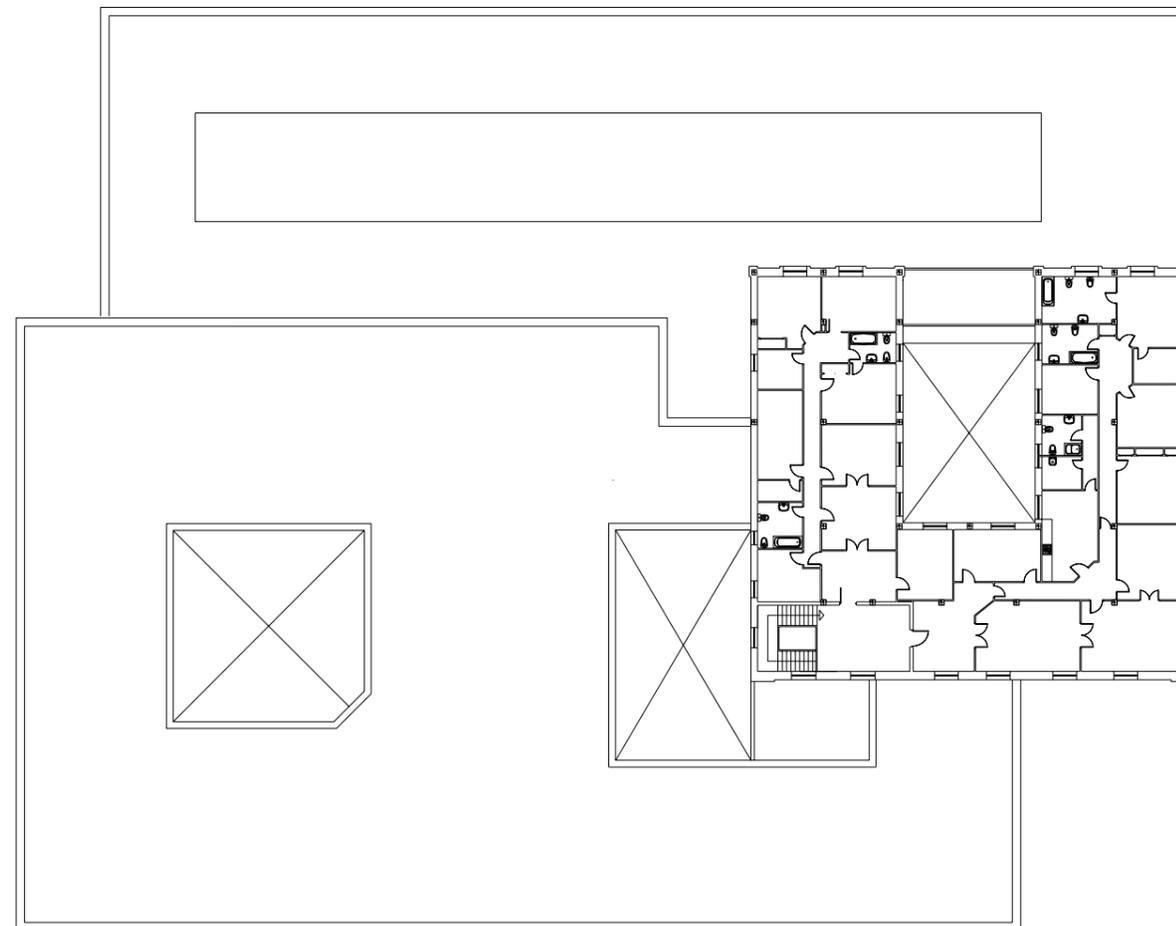


PLANTA BAJA

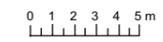


PLANTA PRIMERA



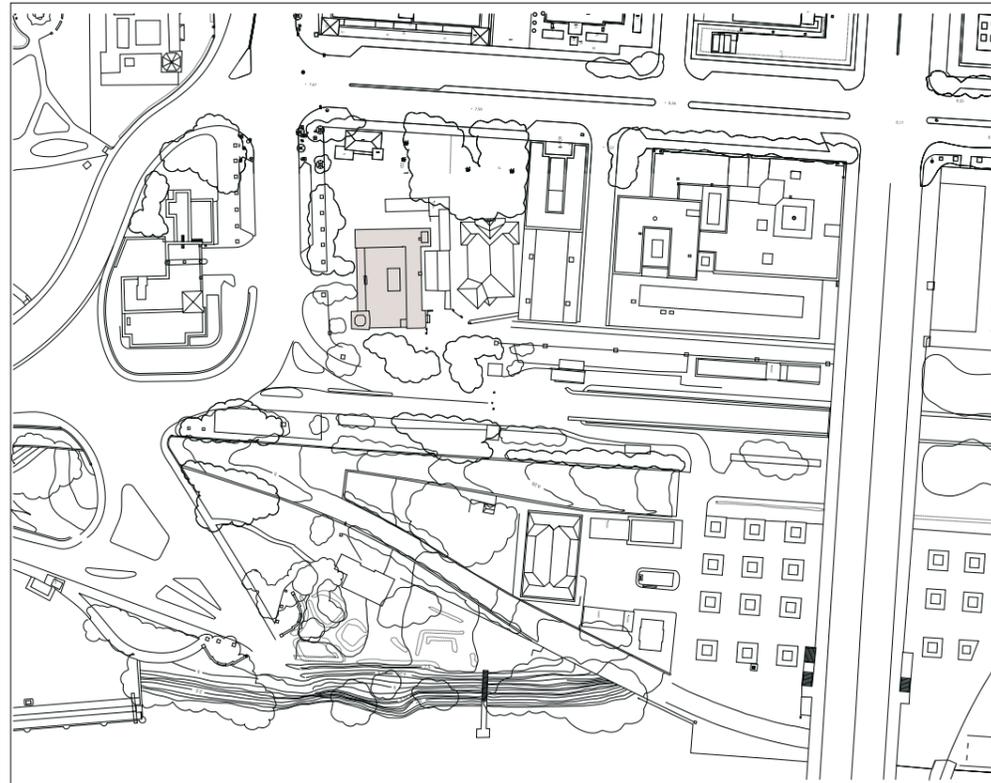


PLANTA SEGUNDA



**FICHA DE CATÁLOGO:** 2  
**NIVEL DE PROTECCIÓN:** C. PROTECCIÓN PARCIAL GRADO 1

### SITUACIÓN



## 1. IDENTIFICACIÓN

### 2. DESCRIPCIÓN

Pabellón de la Comandancia de Marina.

#### Antecedentes históricos:

El edificio que actualmente alberga a la Comandancia Militar de Marina data de 1926 como fecha de iniciación de las obras terminadas en 1929. Fue construido por el arquitecto Sr. Tráver como pabellón de la Marina para la Feria Iberoamericana de Sevilla de 1929.

#### Organización general:

Edificio de planta rectangular conformada por paralelepípedos de distintas alturas destacando entre ellos la torre del reloj rematada con linterna ochavada situada en uno de sus ángulos. Fachadas de ladrillo visto aplanillado en color rojo con molduraciones en piedra artificial a base de mortero gris y ornamentación de cerámicas vidriadas típicas de Sevilla. Huecos exteriores enmarcados con molduras y rejerías de hierro forjado. Espacio interior dividido en tres alturas que van reduciendo su superficie conformadas alrededor de un patio de luz. Acceso desde pórtico frontal de columnas pareadas a modo de atrio en planta baja.

#### Sistemas constructivos:

Forjados planos sobre muros de carga de ladrillo visto. Cubierta plana transitable con antepecho a fachada.

#### Propiedad y uso:

Edificio propiedad de la Armada Española ubicado en terrenos pertenecientes al Puerto de Sevilla. Su funcionamiento hasta hace unos 6 años estuvo ligado al tráfico portuario. En la actualidad es un edificio vinculado únicamente a actividades de la Armada Española.

#### Estado de conservación:

Bueno. Reformado recientemente con motivo de la Exposición Universal de Sevilla de 1992.

## 3. VALORACIÓN

#### Elementos de interés:

Molduraciones, cerámicas, rejerías y elementos decorativos en el interior.

#### Elementos a conservar:

Fachadas con molduraciones, elementos decorativos y rejerías. Organización tipológica y estructural: atrio, escalera principal, patio central, crujiás.

#### Elementos discordantes:

Construcciones anexas en interior de parcela. Equipos de aire acondicionado en fachadas.

#### Acciones recomendadas:

Demolición de construcciones anexas y supresión de elementos discordantes en fachadas.

## 4. CONDICIONES DE ORDENACIÓN

#### Intervenciones propuestas:

Dado el buen estado exterior del edificio sólo se recomiendan las obras de mantenimiento y conservación. Así como la supresión de elementos discordantes.

#### Obras permitidas:

Obras de conservación, mantenimiento y reforma parcial del interior manteniendo la posición del patio y permitiéndose su reorganización interior.

#### Usos permitidos:

Dotacional y oficinas.

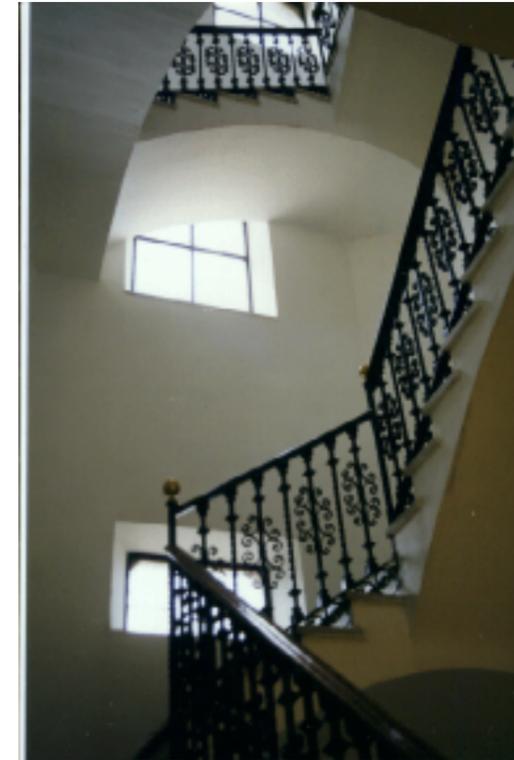
#### Edificabilidad máxima:

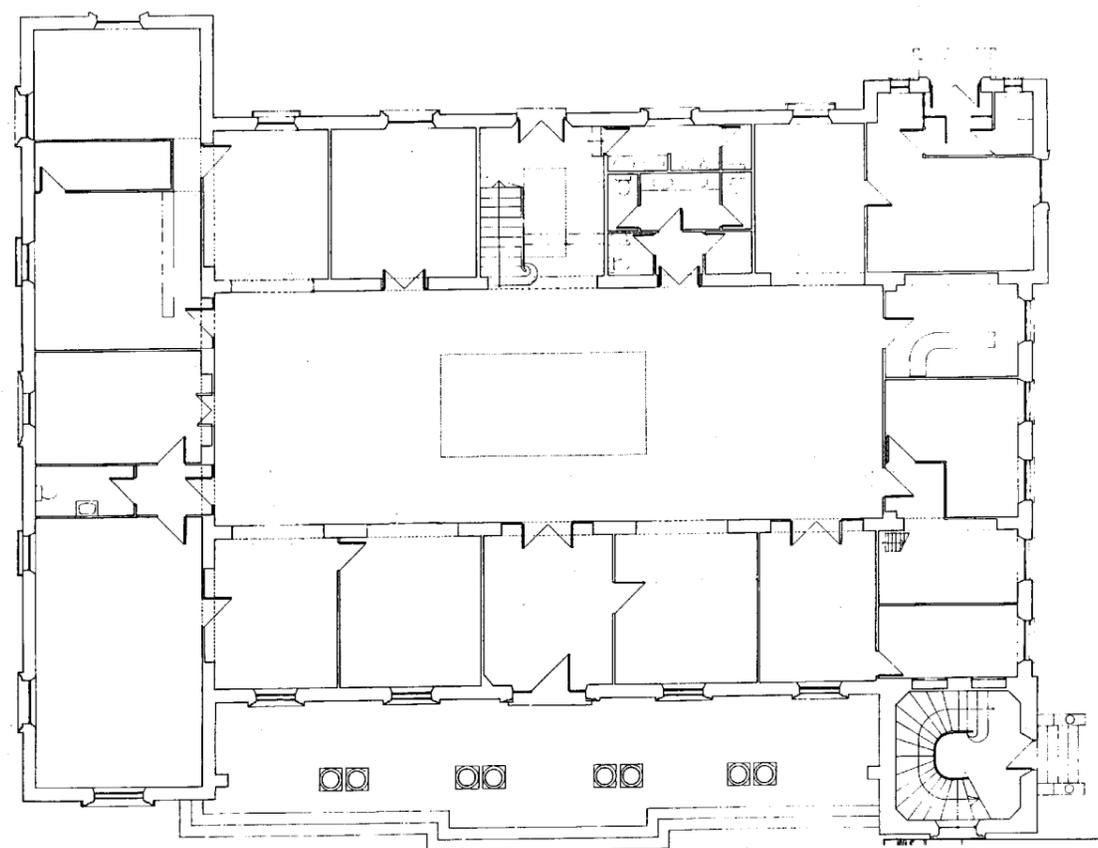
La existente.

#### Altura máxima:

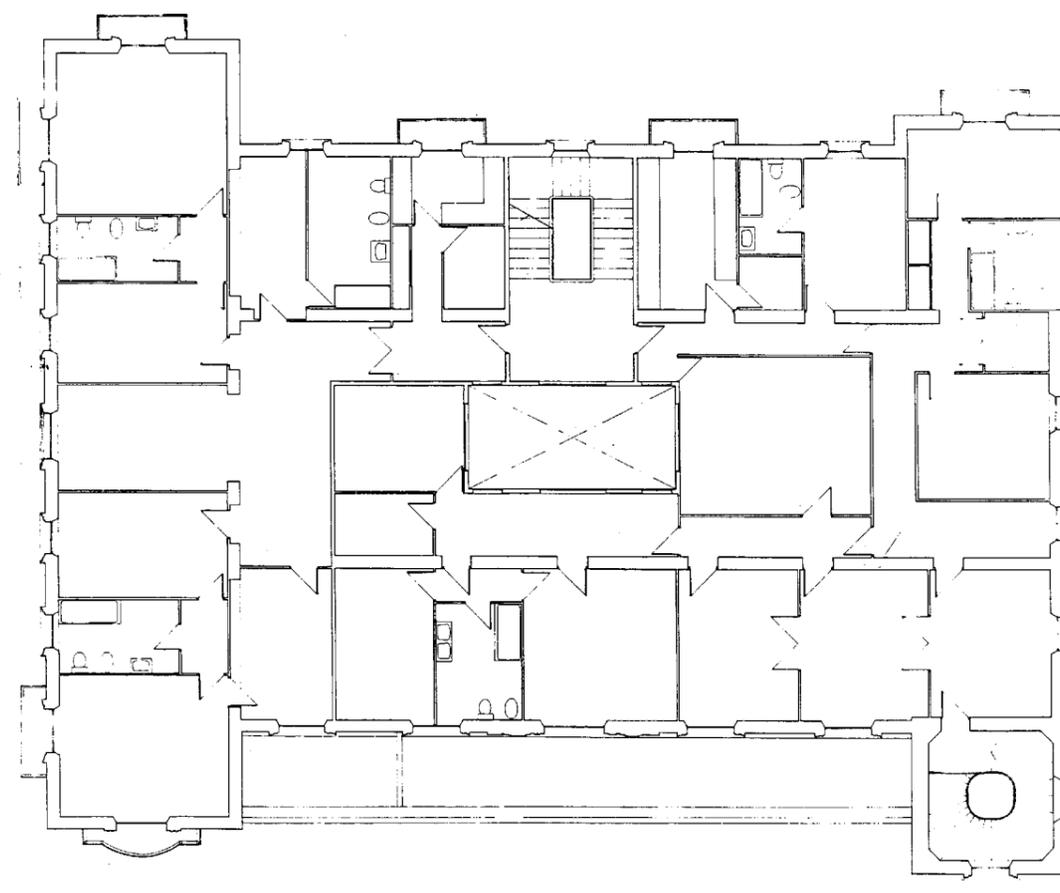
La existente.







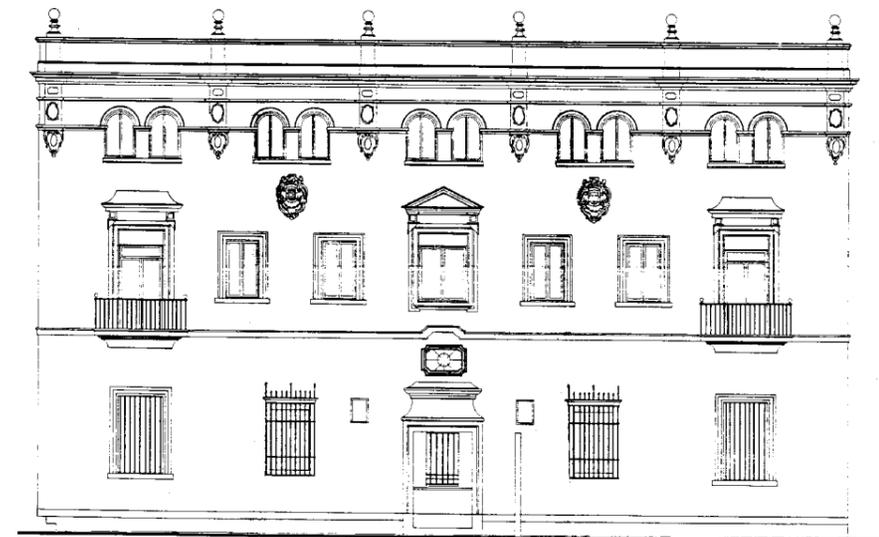
PLANTA BAJA



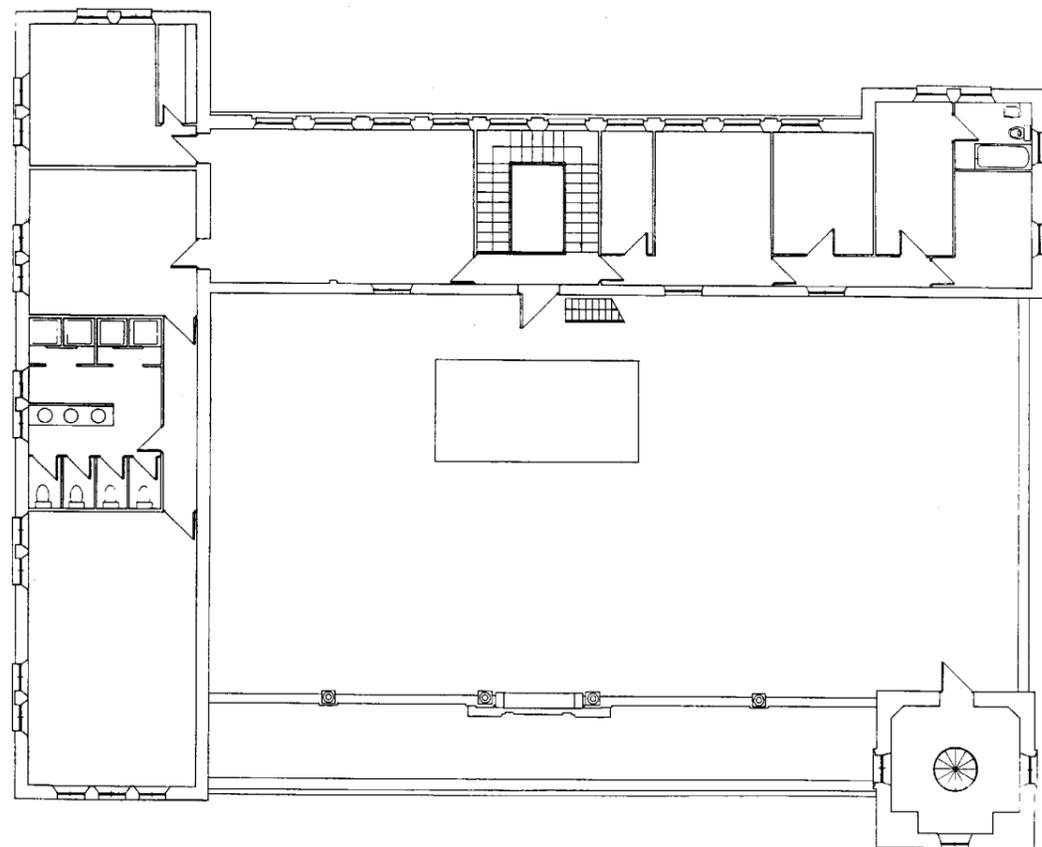
PLANTA PRIMERA



ALZADO SUR



ALZADO ESTE

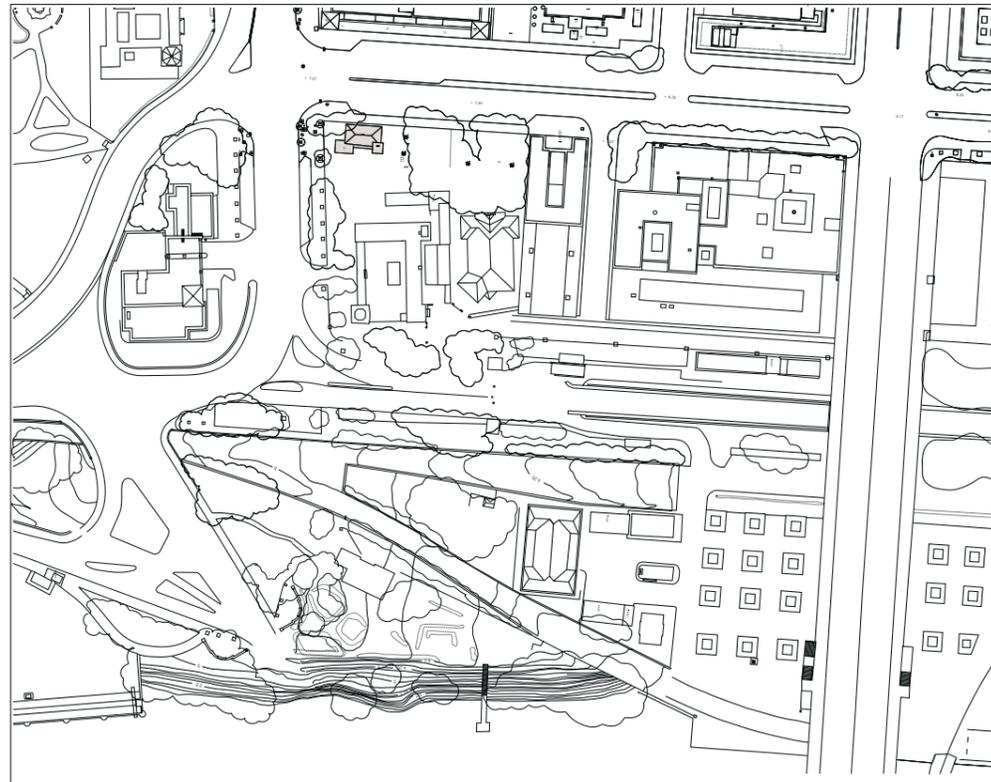


PLANTA SEGUNDA

**PABELLÓN DE LA  
COMANDANCIA DE MARINA**

**FICHA DE CATÁLOGO:** 3  
**NIVEL DE PROTECCIÓN:** C. PROTECCIÓN PARCIAL GRADO 1

### SITUACIÓN



## 1. IDENTIFICACIÓN

Pequeño Pabellón de la Feria Iberoamericana de Sevilla.

## 2. DESCRIPCIÓN

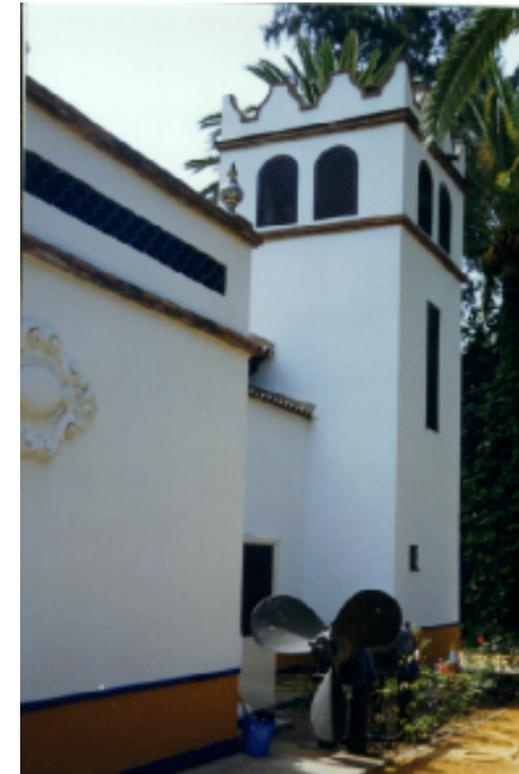
- Antecedentes históricos:** Edificio construido por la Compañía Arrendataria de Tabacos en terrenos de la Junta del Puerto para destinarlo durante la Exposición Iberoamericana a la exhibición y venta de las labores de dicha compañía. En 1931, terminada la exposición, el Ministerio de Hacienda autoriza a la Compañía Arrendataria de Tabacos la cesión gratuita a la Junta del Puerto de dicho Pabellón para posible alojamiento del guarda de la zona.
- Organización general:** Edificio construido por un cuerpo de distintas cubiertas de una sola planta y una torre-palmar de dos plantas que no tiene acceso desde el interior. Fachadas con decoraciones de escayola.
- Sistemas constructivos:** Estructura portante a base de muros de carga. Cubierta inclinada de tejas y cubierta con antepecho a fachada.
- Propiedad y uso:** Antiguo pabellón de la Exposición Iberoamericana para posible estanco del recinto ferial. Propiedad actual del Puerto de Sevilla. Hasta hace unos meses estuvo destinado a archivo histórico y biblioteca del puerto. Actualmente el pabellón está ocupado por la empresa de servicios portuarios SERVIPOINT pero con carácter provisional.
- Estado de conservación:** Aceptable. Proyecto de reforma en 1985.

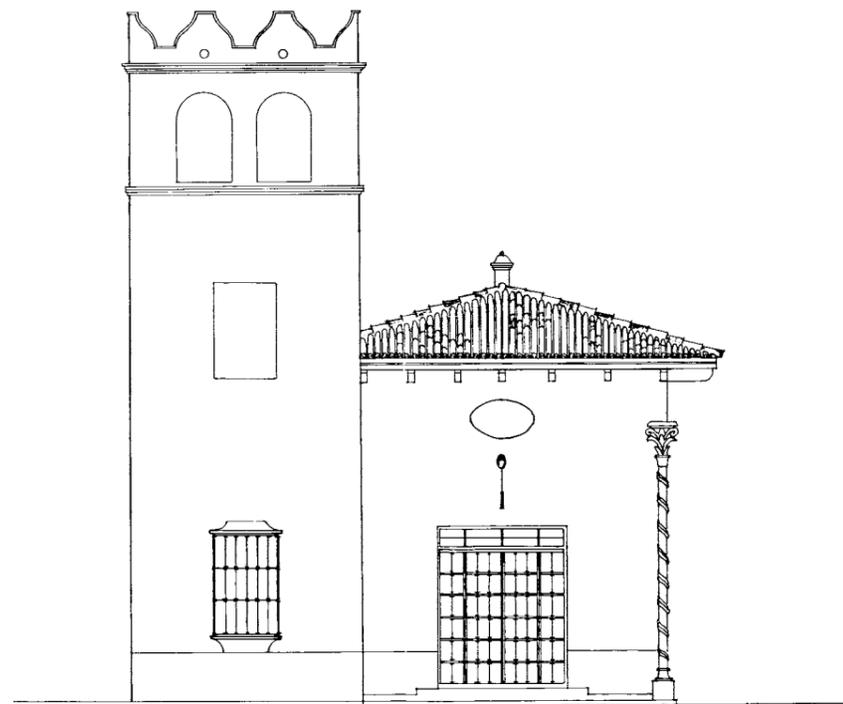
## 3. VALORACIÓN

- Elementos de interés:** Artesonado y vigerías de madera.
- Elementos a conservar:** Artesonado de madera.
- Elementos discordantes:** No se aprecian.
- Acciones recomendadas:**

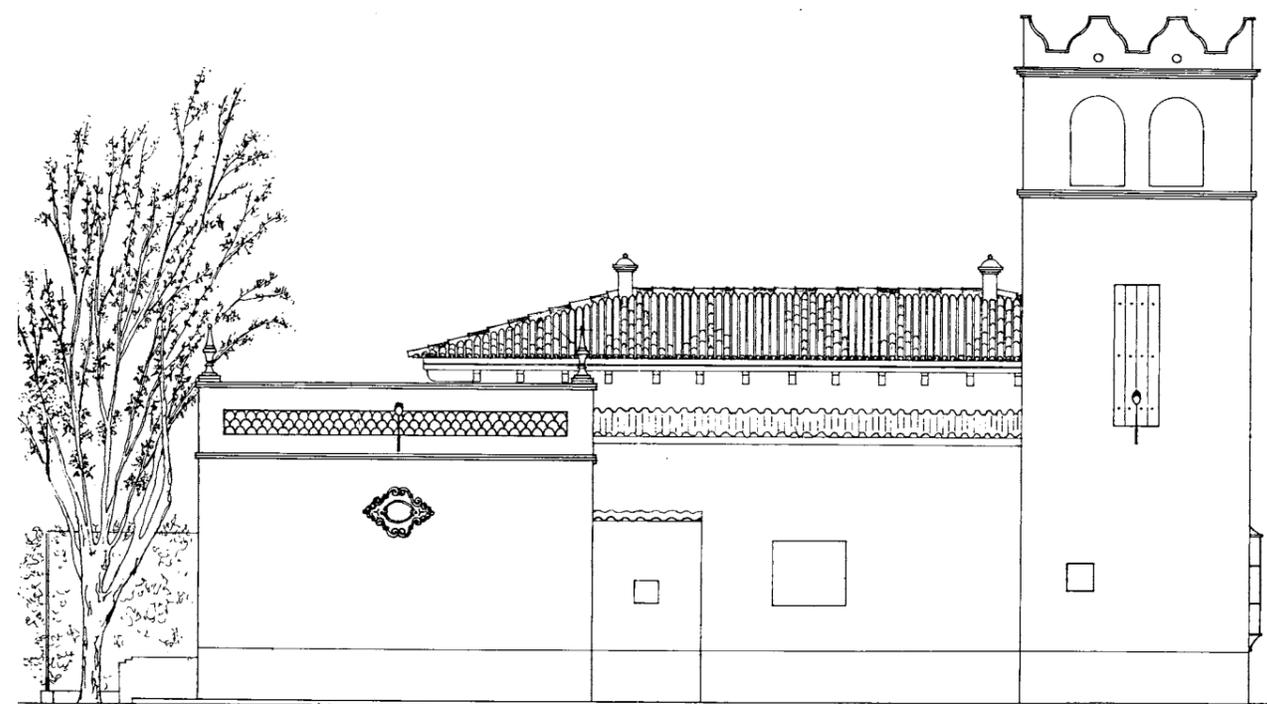
## 4. CONDICIONES DE ORDENACIÓN

- Intervenciones propuestas:** Dado el buen estado exterior del edificio sólo se recomiendan las obras de mantenimiento y conservación.
- Obras permitidas:** Obras de conservación y mantenimiento.
- Usos permitidos:** Dotacional y Centros Terciarios.
- Edificabilidad máxima:** La existente.
- Altura máxima:** La existente.

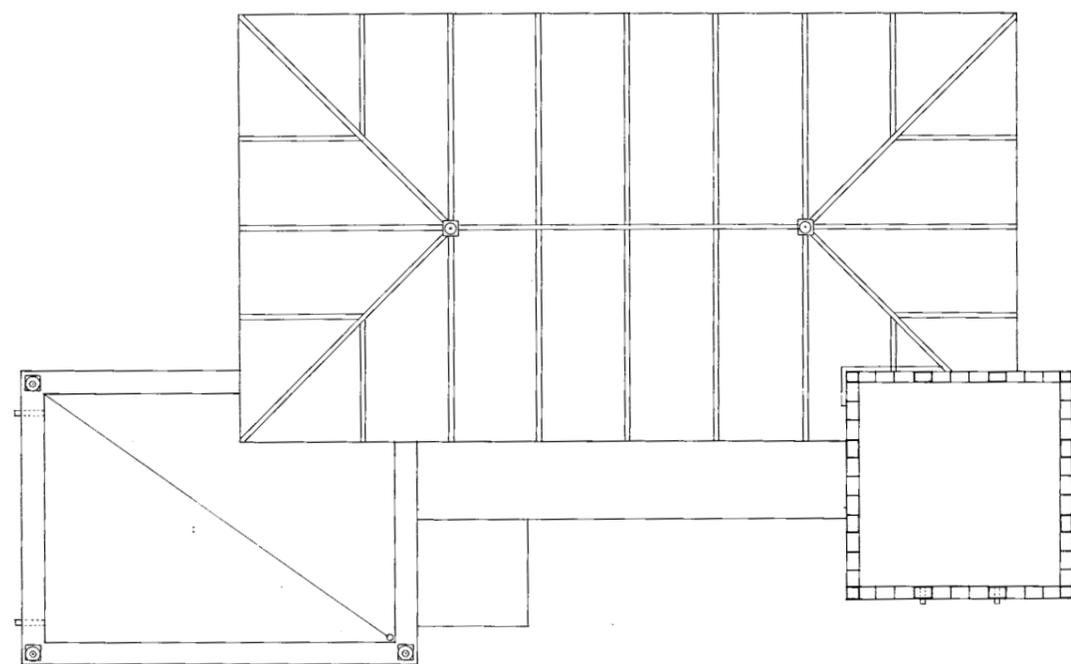




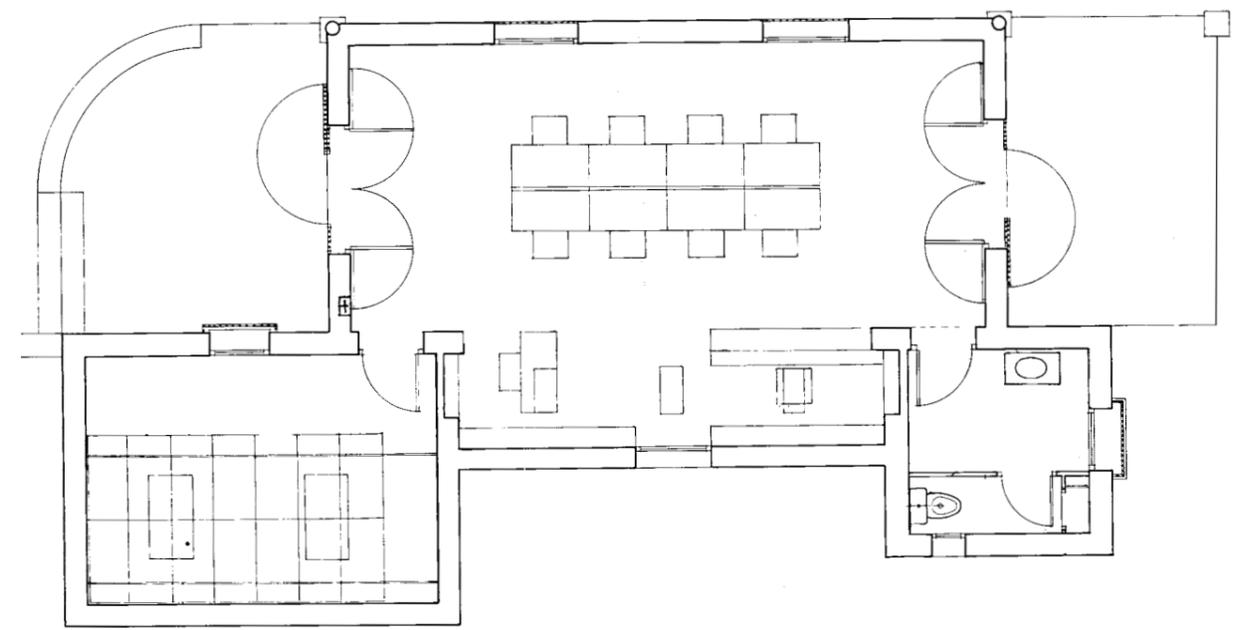
ALZADO SUR



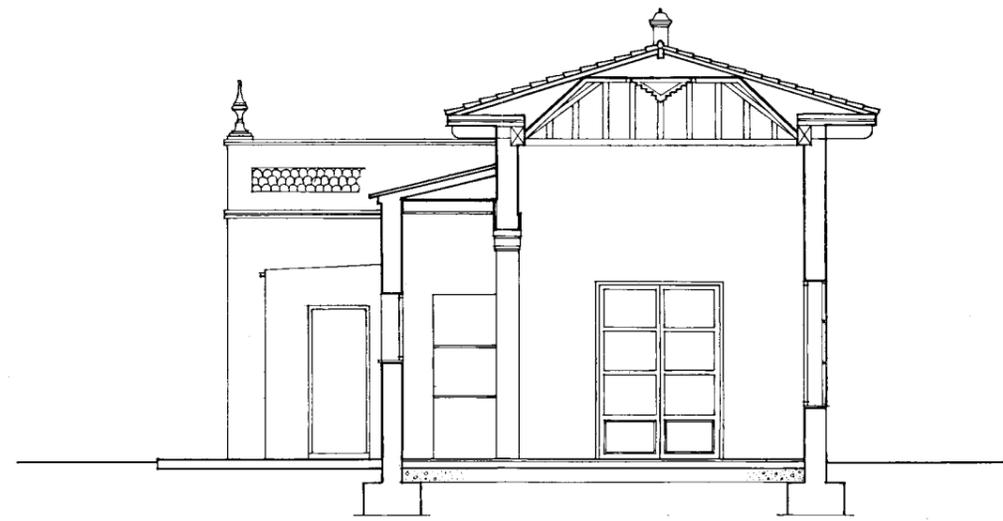
ALZADO OESTE



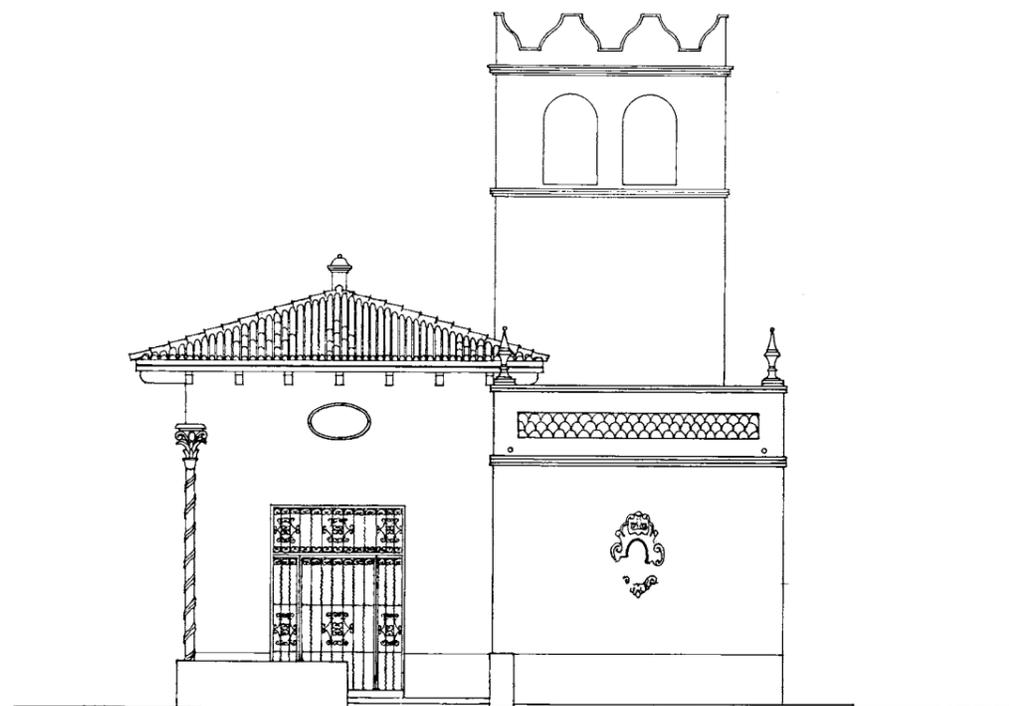
PLANTA DE CUBIERTA



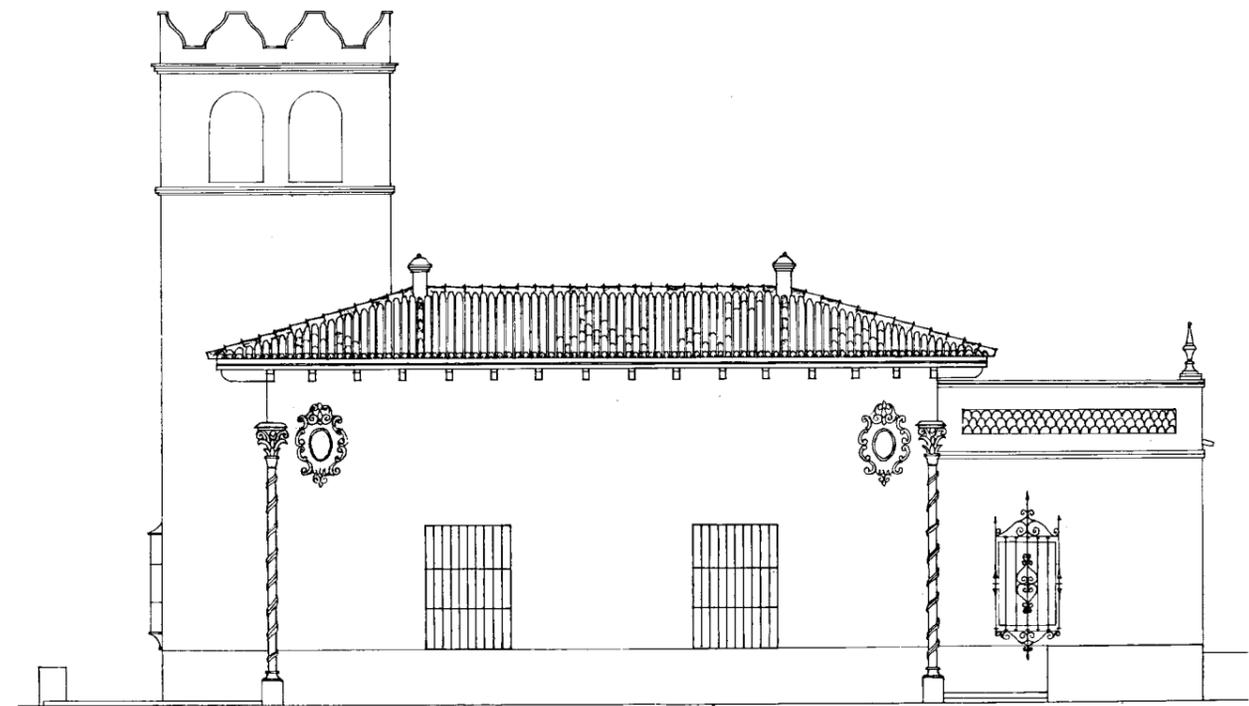
PLANTA BAJA



SECCIÓN



ALZADO NORTE

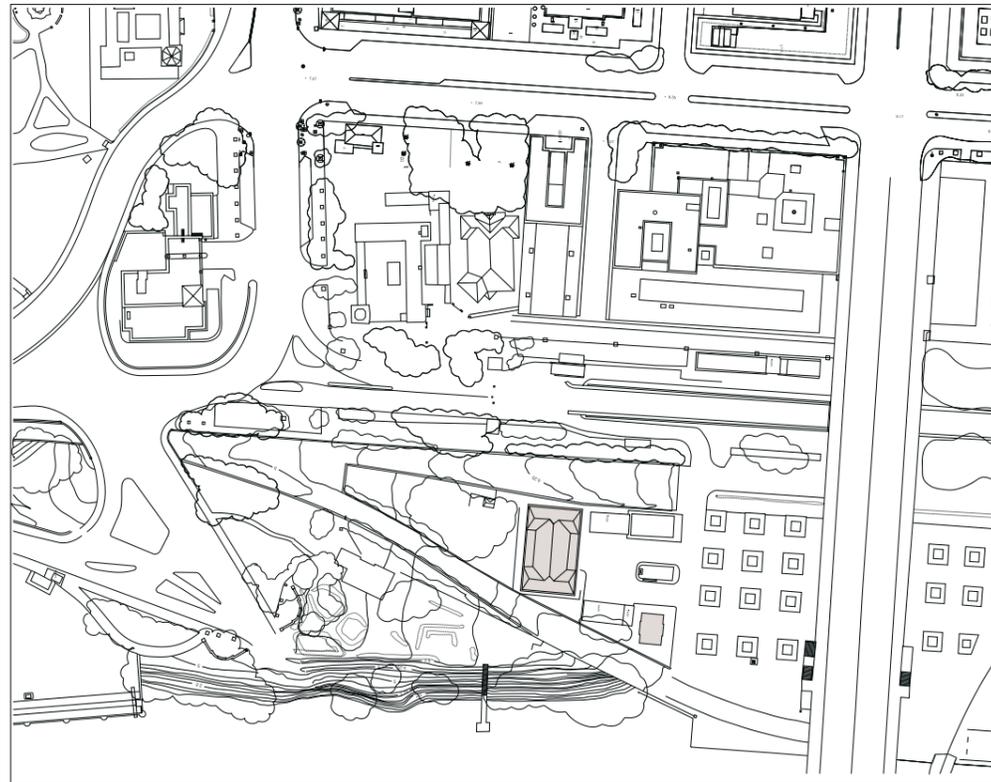


ALZADO ESTE



**FICHA DE CATÁLOGO:** 4  
**NIVEL DE PROTECCIÓN:** C. PROTECCIÓN PARCIAL GRADO 1

### SITUACIÓN



## 1. IDENTIFICACIÓN

Antiguo Pabellón de Servicios de aduanas y carabineros, y Pabellón de servicios higiénicos.

## 2. DESCRIPCIÓN

<b>Antecedentes históricos:</b>	Edificio construido en 1929 con motivo de la Exposición Iberoamericana como pabellón para los servicios de reconocimiento de equipajes e inspección de las leyes aduaneras y como alojamiento de los Agentes de Aduanas ( cuerpo de la Guardia Civil).
<b>Organización general:</b>	Edificio de planta rectangular de doble simetría con una sola altura y tres crujías paralelas a fachada. Pórtico de entrada de estilo clásico con arcos de medio punto y columnas pareadas de mármol blanco. Fachadas simétricas dos a dos con paramentos enlucidos y molduras de ladrillo visto. Tres ejes de huecos con ventanas enmarcadas y puertas, con introducción del orden vertical mediante pilastras de ladrillo visto. Orden horizontal marcado por zócalo, cornisa y pretil. Cubiertas inclinadas de tejas planas con antepechos a fachada y en los pórticos cubiertas planas. Pabellón anexo de características constructivas similares y espacio libre exterior destinado a aparcamientos.
<b>Sistemas constructivos:</b>	Forjados planos sobre muros de carga. Cubierta inclinada de tejas planas y cubierta plana en pórticos.
<b>Propiedad y uso:</b>	Desde su construcción tiene usos vinculados a los servicios aduaneros controlados por el cuerpo de la Guardia Civil. Edificaciones propiedad del Puerto de Sevilla.
<b>Estado de conservación:</b>	Deterioro general del edificio.

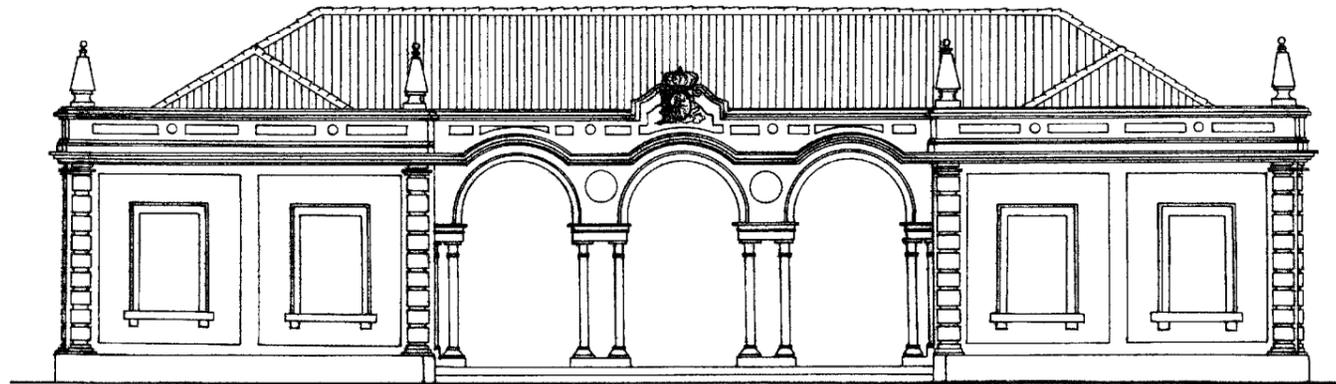
## 3. VALORACIÓN

<b>Elementos de interés:</b>	Elementos decorativos originales en fachadas (1929)
<b>Elementos a conservar:</b>	Fachadas con molduración y elementos decorativos.
<b>Elementos discordantes:</b>	Tabiquería interior. Equipos de aire acondicionado en fachadas.
<b>Acciones recomendadas:</b>	Rehabilitación de fachadas. Eliminación de elementos discordantes. Reforma interior general.

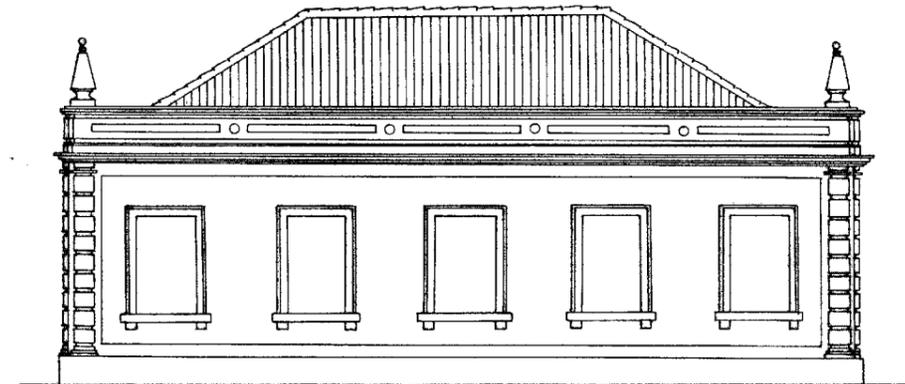
## 4. CONDICIONES DE ORDENACIÓN

<b>Intervenciones propuestas:</b>	Se recomienda la rehabilitación y restauración general del edificio, así como las obras de conservación y mantenimiento de fachadas.
<b>Obras permitidas:</b>	Obras de rehabilitación y reforma general del edificio.
<b>Usos permitidos:</b>	Dotacional y Centros Terciarios.
<b>Edificabilidad máxima:</b>	La existente.
<b>Altura máxima:</b>	La existente.

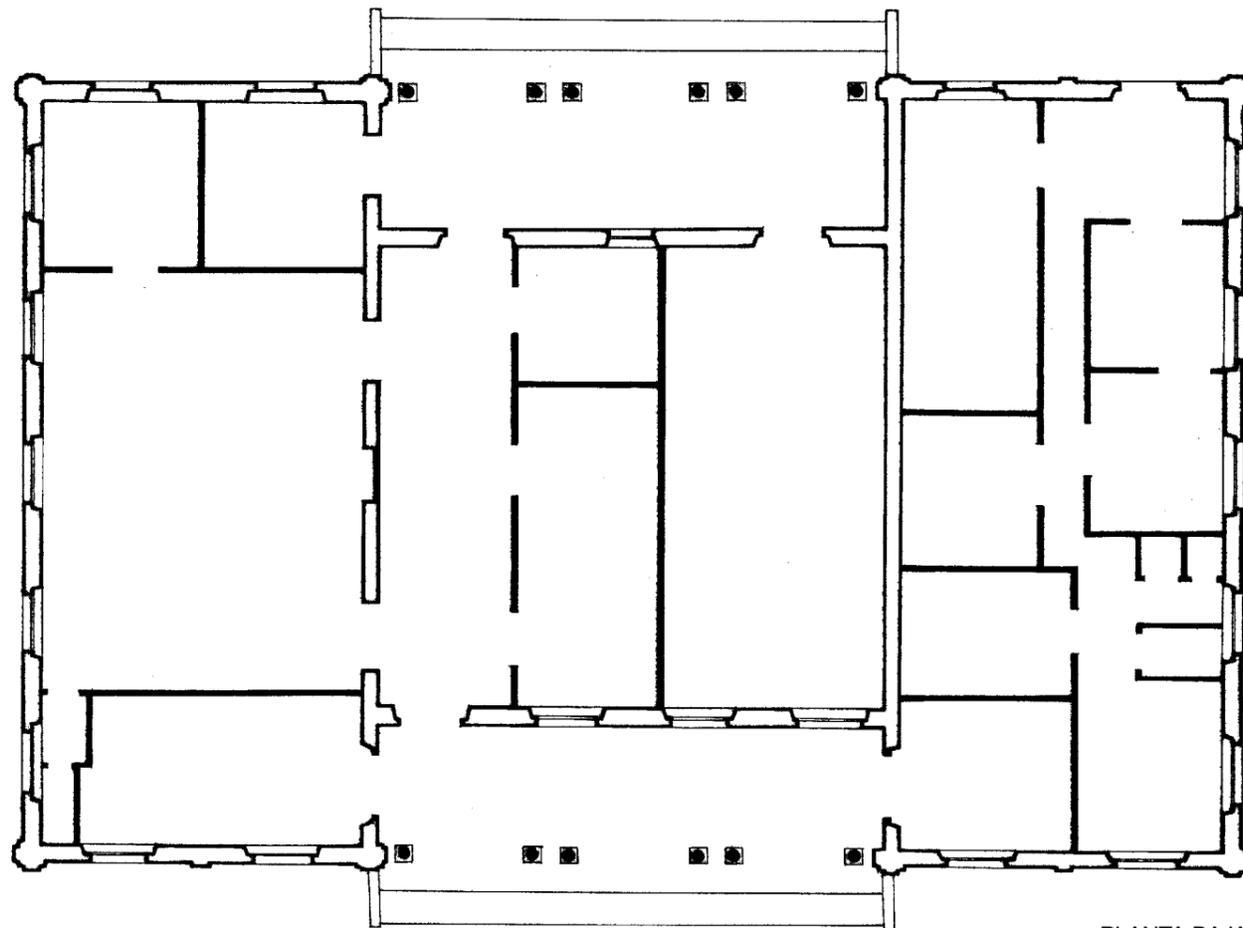




ALZADO



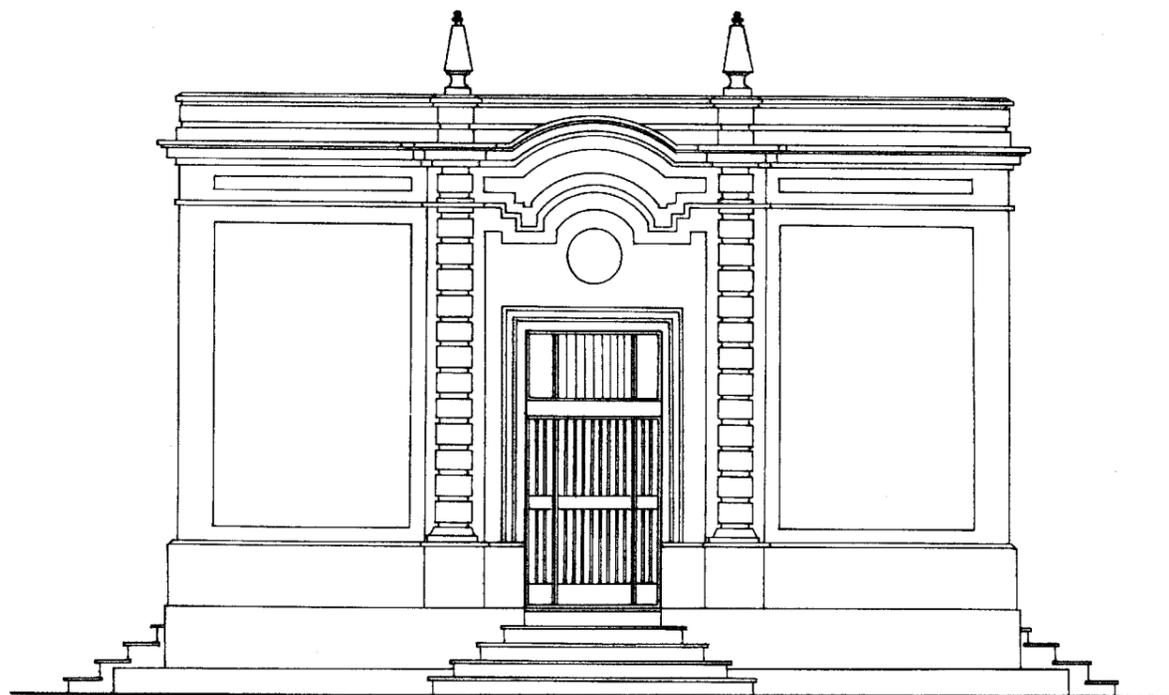
ALZADO



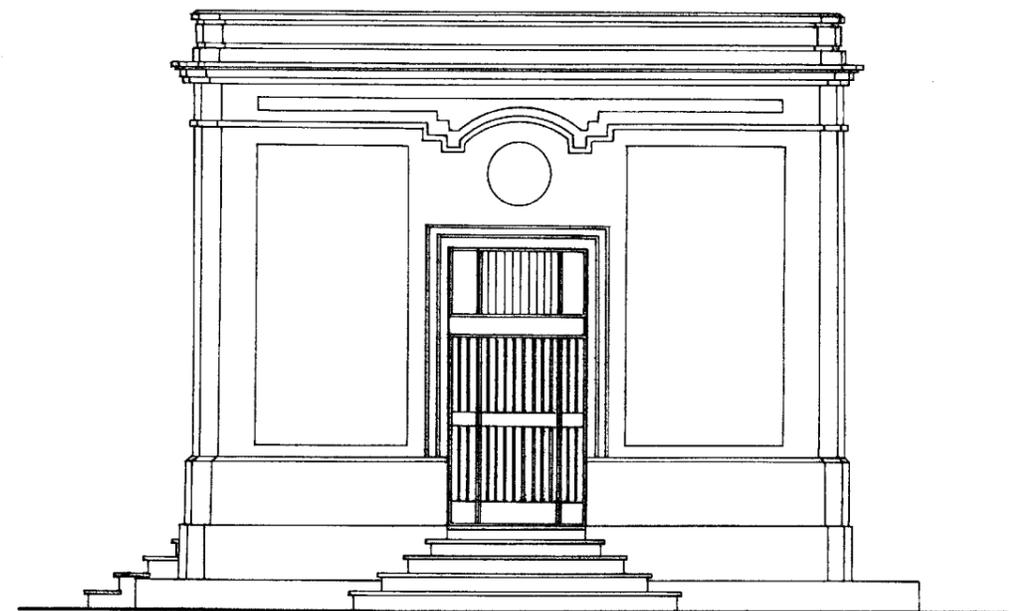
PLANTA BAJA

**ANTIGUO PABELLÓN DE SERVICIOS  
DE ADUANAS Y CARABINEROS**

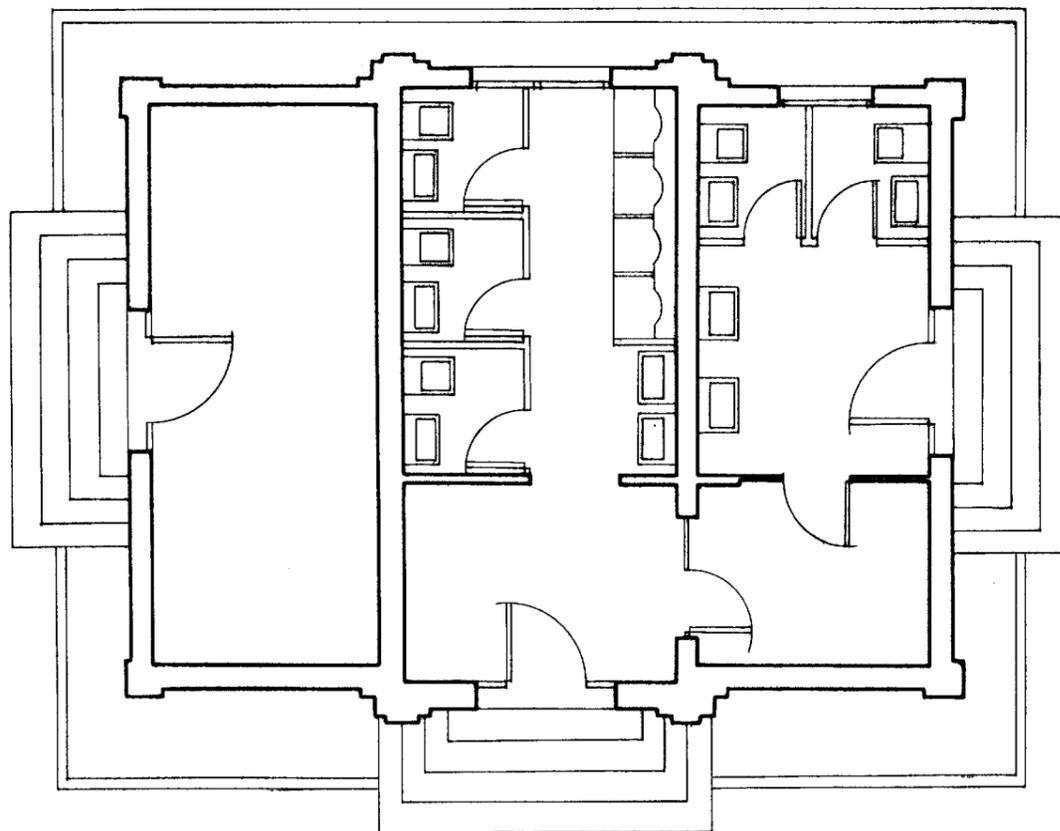




ALZADO



ALZADO



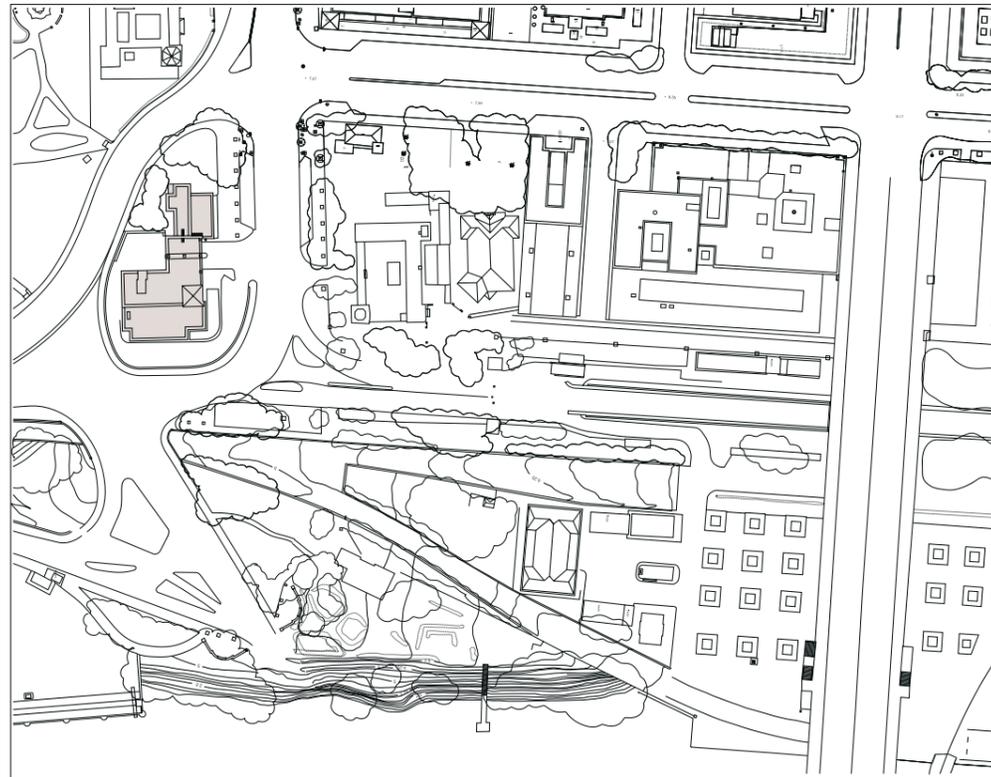
PLANTA BAJA

**ANTIGUO PABELLÓN DE SERVICIOS HIGIÉNICOS**



**FICHA DE CATÁLOGO:** 5  
**NIVEL DE PROTECCIÓN:** D. PROTECCIÓN PARCIAL GRADO 2

### SITUACIÓN



## 1. IDENTIFICACIÓN

### 2. DESCRIPCIÓN

Edificio para oficinas de la Autoridad Portuaria.

#### Antecedentes históricos:

El proyecto de «Edificio para las oficinas de la Junta y vivienda del Ingeniero director» fue redactado en 1941 por el ingeniero director J. Delgado. Las obras comenzaron en este mismo año y se interrumpieron a principios de 1942 por motivos económicos. En 1943 se redacta el proyecto reformado a cargo del cual estuvo el ingeniero F. Rodríguez Pérez, quedando las obras finalizadas antes de fin de año.

#### Organización general:

Edificio conformado por paralelepípedos de distintas alturas destacando el cuerpo central rematado con una torre de planta cuadrada con cubierta inclinada de tejas. Espacio abierto porticado con arcos de medio punto y bóvedas de crucería en planta baja. Fachadas enlucidas en color blanco y huecos enmarcados con molduras de piedra artificial excepto en planta segunda: ventanas en planta baja, balcones corridos en planta primera y pequeñas ventanas con arcos de medio punto en planta alta. Espacio interior dividido en tres alturas que van extendiendo su superficie a medida que suben en altura. espacio diáfano en planta baja.

#### Sistemas constructivos:

Forjados planos sobre pilares de hormigón armado. Cubierta plana transitable.

#### Propiedad y uso:

Edificio propiedad de la Junta de Obras del Puerto de Sevilla y destinado desde su construcción a uso administrativo a excepción de la vivienda ubicada en parte de planta baja y primera.

#### Estado de conservación:

Aceptable.

## 3. VALORACIÓN

#### Elementos de interés:

Geometría singular y volumen. Organización de fachadas.

#### Elementos a conservar:

Organización tipológica y estructural: escalera principal, crujías y fachadas.

#### Elementos discordantes:

Elementos decorativos interiores fruto de reformas posteriores.

#### Acciones recomendadas:

## 4. CONDICIONES DE ORDENACIÓN

#### Intervenciones propuestas:

Obras de conservación, reforma parcial y general del interior. Reforma parcial de fachadas.

#### Obras permitidas:

Dotacional y Centros Terciarios.

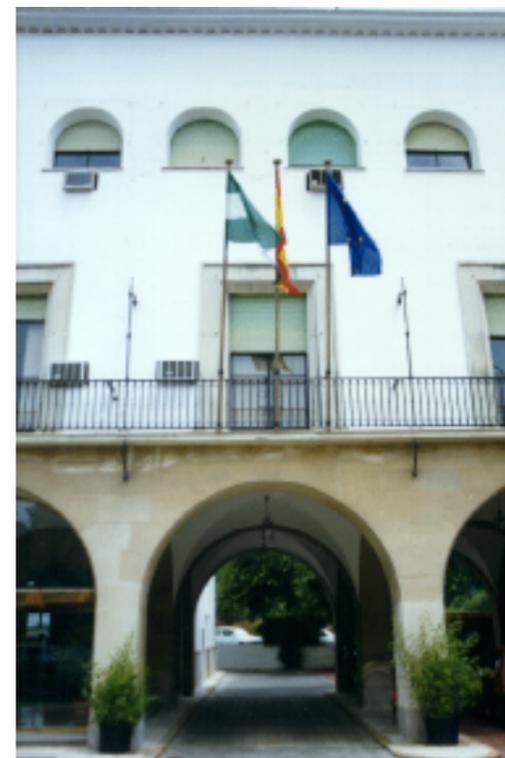
#### Usos permitidos:

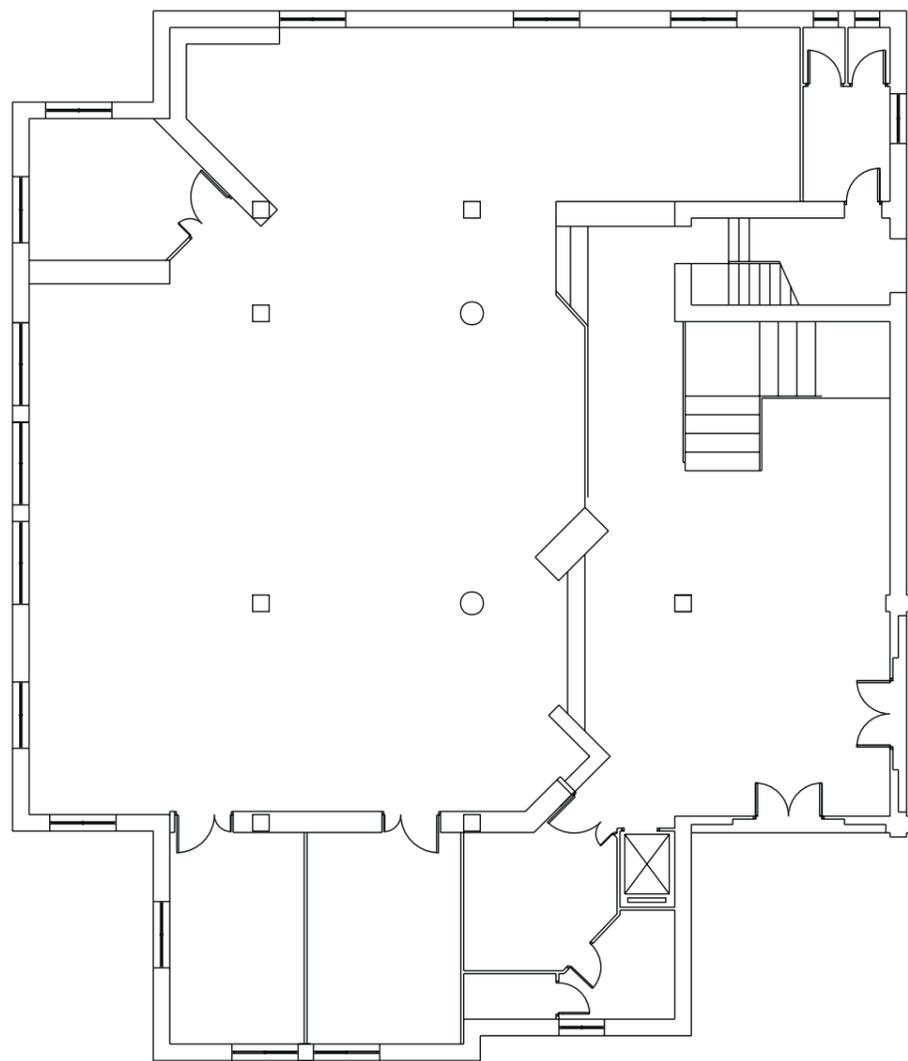
La existente.

#### Edificabilidad máxima:

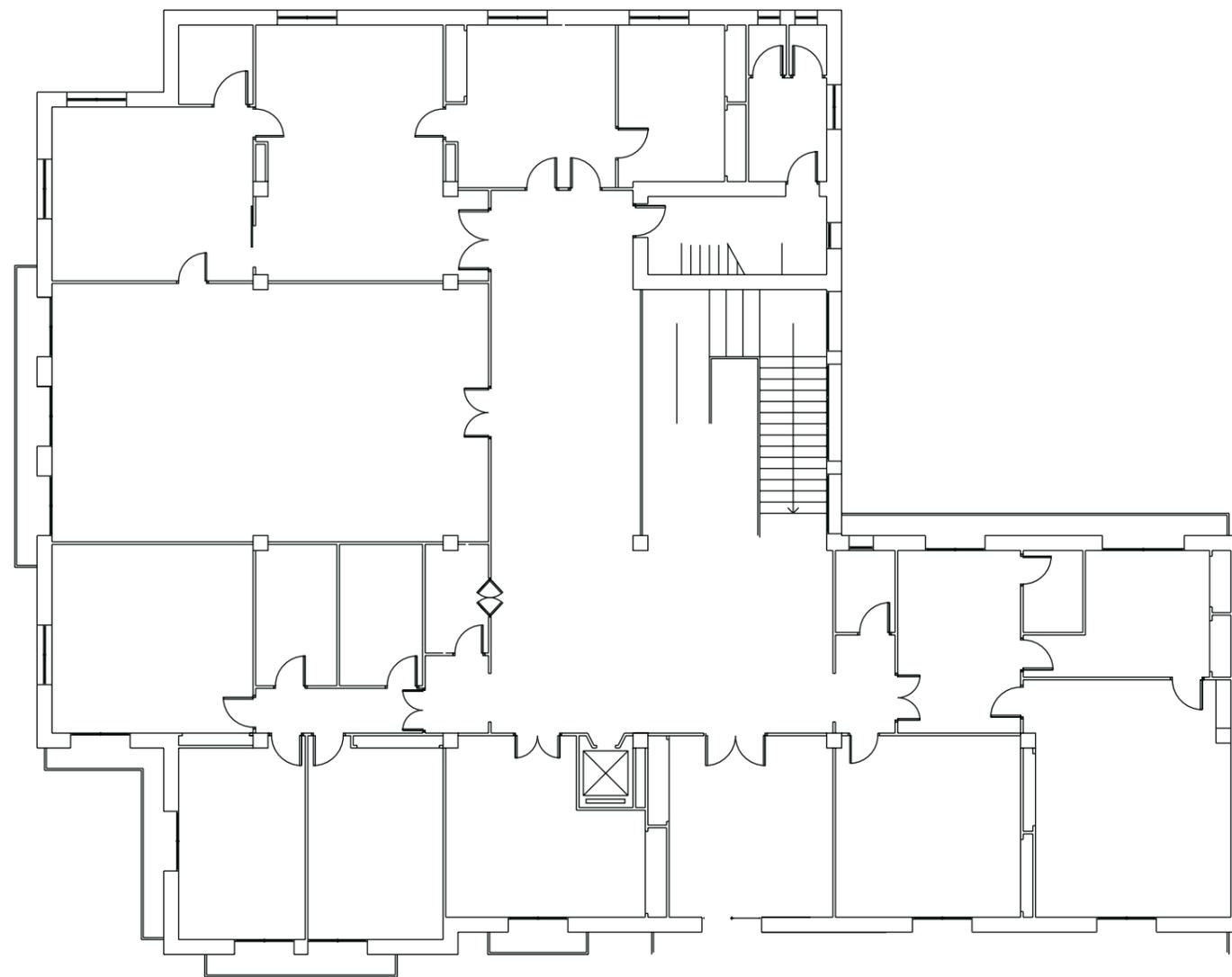
La existente.

#### Altura máxima:



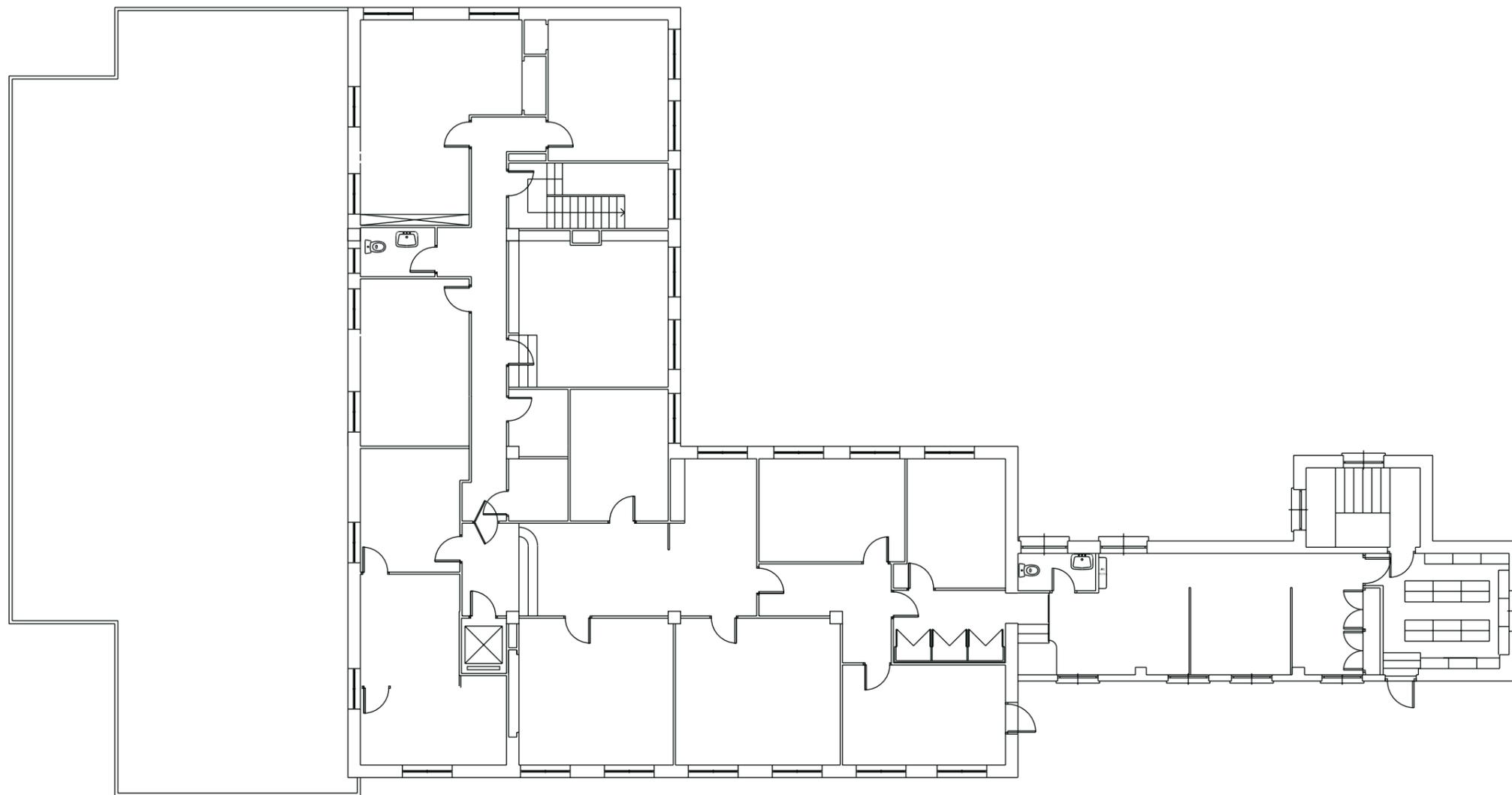


PLANTA BAJA



PLANTA PRIMERA





PLANTA SEGUNDA





EDIFICIO AUTORIDAD PORTUARIA



ALZADO OESTE

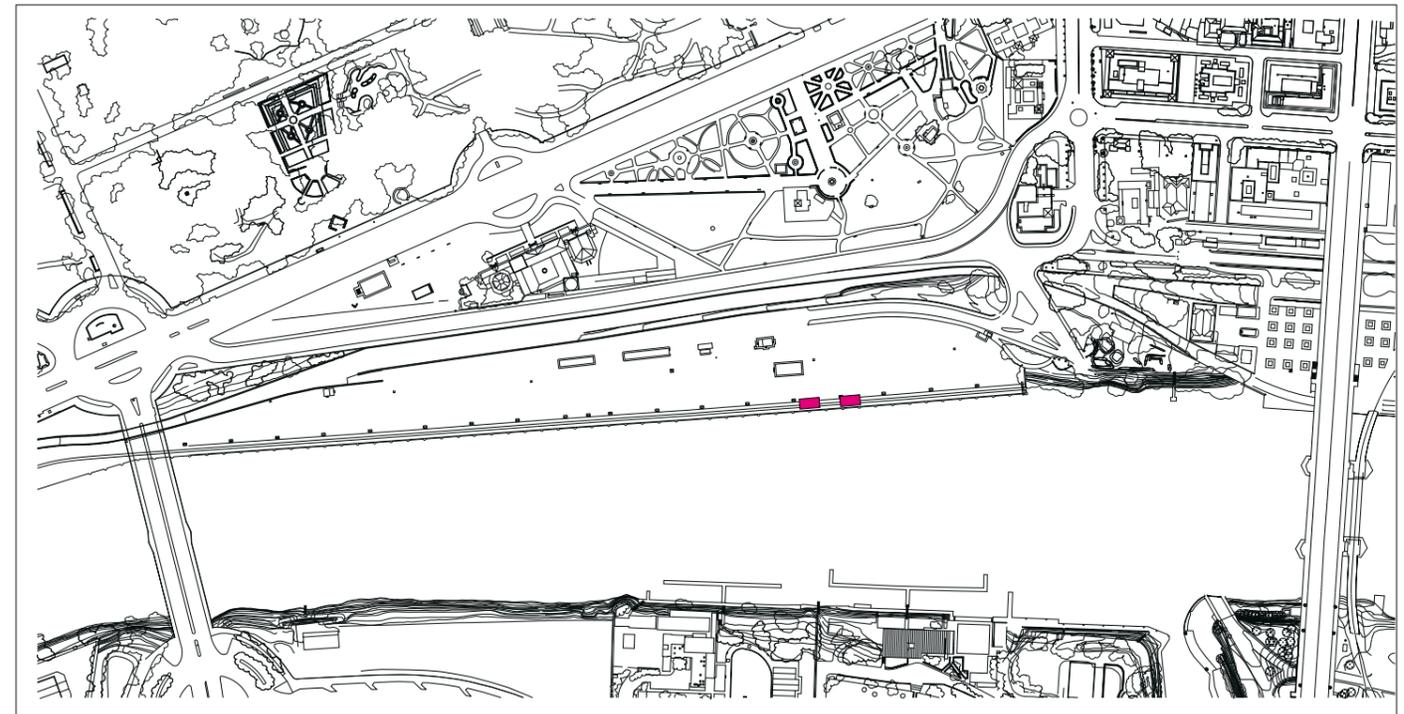
ALZADO PRINCIPAL

FICHA DE CATÁLOGO:

6



### SITUACIÓN



### 1. IDENTIFICACIÓN

Grúas giratorias.

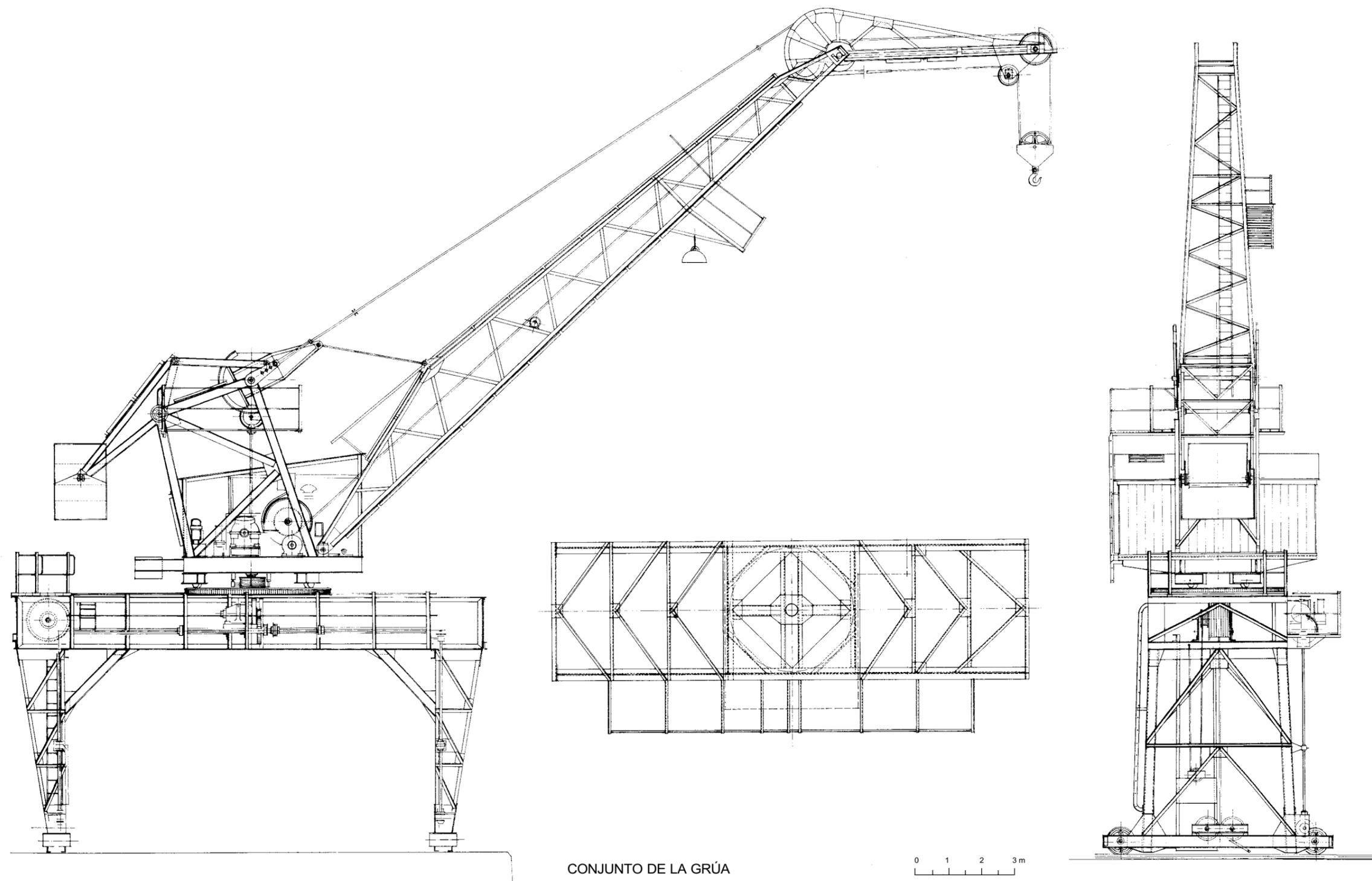
### 2. DESCRIPCIÓN

**Antecedentes históricos:** Estas grúas fueron construidas por la empresa ZORROZA de Bilbao en 1933.

**Características:** Grúas giratorias metálicas con mecanismos de elevación, giro y cambio de radio.

**Propiedad y uso:** Propiedad del Puerto de Sevilla y, en la actualidad, están sin uso desde el traslado de las instalaciones portuarias hacia el sur de la ciudad.

**Observaciones:** Se permite su traslado dentro del ámbito de los muelles del Puerto. La grúa representada en planos no es exactamente del tipo de las que actualmente existen en el muelle de las Delicias, pero posee características físicas y de funcionamiento similares.





## ÍNDICE DE PLANOS

### PLANOS DE INFORMACIÓN

1.- Situación.	1:10000
2.- Ámbito: delimitación y superficie.	1:2000
3.- Propiedades. Zona de Servicio del Puerto.	1:2000
4.- Estado actual: Topografía, usos y edificaciones existentes.	1:1000
5.1.- Planeamiento vigente: Plan Especial Puerto de Sevilla 1994. Usos y desarrollo.	1:5000
5.2.- Planeamiento vigente: Plan Especial Puerto de Sevilla 1994. Propuesta de Ordenación.	1:5000
5.3.- Planeamiento vigente: Plan Especial Puerto de Sevilla 1994. Alineaciones y rasantes.	1:5000
6.- Infraestructuras existentes.	1:1000

### PLANOS DE PROPUESTA

1.- Inserción de la propuesta en el entorno próximo.	1:1000
2.- Ordenación y usos globales.	1:1000
3.- Alineaciones y rasantes. Usos y condiciones de la edificación.	1:500
4.- Perfiles característicos. Altura de la edificación.	1:300
5.- Esquema viario. Aparcamientos y accesos.	1:1000
6.- Esquemas de infraestructuras.	1:2000
7.1.- Imagen de la propuesta. Planta de Ordenación General.	1:1.000
7.2.- Vista aérea desde el puente de Las Delicias.	
8.- Secciones.	1:200
9.- Uso del Espacio no edificado y Ejecución de la edificación.	1:1000