

**ACTIVIDADES DE LA GERENCIA URBANISTICA  
PORT 2000 (1.988-1.995)**

## INDICE

<b>1.- Introducción.</b>	7
<b>2.- Constitución, Estatutos y Organos de Gestión de la Gerencia</b>	11
2.1. Fundamentos de la constitución de la Gerencia	11
2.2. Estatutos	13
2.3. Composición y funcionamiento del Consejo de Administración	17
2.4. Estructura operativa de la Gerencia	19
<b>3.- Actuaciones relacionadas con el Port Vell</b>	23
3.1. Antecedentes: La Comisión Interna para el estudio del Port Vell	23
3.2. El Plan Especial	26
3.2.1. Trámites para su aprobación y protocolo con el Ayuntamiento de Barcelona	26
3.2.2. Contenido del Plan Especial	30
3.3. Estudios de Detalle	35
3.3.1. Muelle de Barcelona	35
3.3.2. Muelle de España	36
3.3.3. Frente Portuario de la Barceloneta	37
3.3.4. Plaza del Mar	37
3.4. Defensa Jurídica	39
3.4.1. Pleitos contra el Plan Especial del Port Vell	39
3.4.2. Pleitos contra los Estudios de Detalle del Plan Especial del Port Vell	40
3.4.3. Pleitos contra Licencias municipales de obras en el Port Vell	40
3.5. Impulso, dirección y ejecución de proyectos de obras	43
3.5.1. Muelles de Barcelona, Atarazanas y Puerta de la Paz	43
3.5.2. Muelle de Bosch i Alsina	47
3.5.3. Muelle de España	49
3.5.4. Muelle del Depósito	63
3.5.5. Muelle de la Barceloneta	65
3.5.6. Muelle Nuevo	67
3.5.7. Muelle de Pescadores	71
3.5.8. Paseo Nacional	71
3.6. Traslado de las concesiones existentes	75

3.7. Promoción de nuevas concesiones	79
3.7.1. Concursos de adjudicación	80
3.7.1.1. Aparcamiento subterráneo en el Paseo Nacional	81
3.7.1.2. Explotación de un área técnica para reparación de embarcaciones	83
3.7.1.3. Rehabilitación y explotación de los Almacenes Generales de Comercio	83
3.7.1.4. Construcción y explotación del Centro Comercial del Muelle de España	85
3.7.1.5. Construcción y explotación del TRADE CENTER	85
3.7.1.6. Concesión de una Marina en el Muelle del Reloj	87
3.7.1.7. Construcción y explotación del IMAX en el Muelle de España	89
3.7.1.8. Concesión y explotación del Centro del Mar en el Muelle de España	91
3.7.2. Redacción de los contratos y control de las concesiones	93
3.8. Distribución de las inversiones	105
4.- Actuaciones relacionadas con la planificación y promoción de actividades en el ámbito portuario ubicado en la zona del Delta del río Llobregat	119
4.1. Antecedentes	120
4.2. Actuaciones relacionadas con el planeamiento	121
4.2.1. Avance del Plan Especial de ampliación del Puerto	121
4.2.2. Alegaciones al Proyecto del Plan Territorial General	124
4.2.3. Plan de Utilización de los Espacios Portuarios	125
4.2.4. Convenio del Delta del Llobregat	126
4.3. Promoción de la Zona de Actividades Logísticas	128
4.3.1. Concepción y planeamiento inicial	128
4.3.2. Constitución de CILSA	129
4.3.3. Compra de terrenos	131
4.3.4. Convenio con el Ayuntamiento de Barcelona	132
4.4. Defensa Jurídica	134
5.- Financiación y estructura de gastos de la Gerencia	137
6.- El futuro institucional de Port 2000	141

## **ANEXOS:**

- 1.- Fotoplano del Port Vell, antes de la actuación urbanística.**
- 2.- Fotoplano actual del Port Vell**
- 3.- Guía de acceso a la documentación de la Gerencia**

## **1.- Introducción**

El día primero de octubre de 1985, el Puerto Autónomo de Barcelona constituyó un grupo de trabajo de orden interno al que se denominó "Comisión del Port Vell". Entre las muchas propuestas de la Comisión, que en gran medida fueron recogidas en el Plan Especial de la zona que se presenta mas adelante en esta Memoria, se incluía la de constituir un órgano específico de gestión que pudiera asegurar el impulso continuado que se requería para alcanzar los objetivos que se contemplaban para remodelar el área portuaria mas próxima al centro urbano de Barcelona.

La Comisión, después de analizar las diversas alternativas posibles, terminaba proponiendo la constitución de una Gerencia, que fue la solución finalmente adoptada por el Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona.

La presente Memoria pretende recoger en forma sintética la totalidad de las actuaciones que ha realizado la Gerencia Urbanística Port 2.000, con el objetivo de dar a conocer la importante labor realizada impulsando las grandes transformaciones experimentadas por el Puerto de Barcelona durante el corto período de tiempo en que actuó la Entidad.

La Memoria contiene una relación completa de todas las actividades realizadas, incluyendo también una "Guía de acceso a la documentación de la Gerencia", que incorpora la relación y las referencias de toda la información disponible en el archivo de la Entidad.

Después de presentar la información relativa a la constitución y a los Estatutos de la Gerencia Urbanística Port 2.000, se irán relacionando por orden cronológico los elementos mas destacables de las actividades realizadas, aunque para facilitar el seguimiento de los temas, se presentan por separado las distintas actuaciones: las relativas a la remodelación del Port Vell, las que se centraron en la problemática relativa al desvío del río Llobregat y a las actividades a realizar en esta área, y otras de menor importancia.

La Memoria incluirá lo actuado hasta el 30 de junio de 1995, fecha en la que comenzará a actuar una Agrupación de Interés Económico, adecuada a las nuevas funciones urbanísticas del Port Vell y el seguimiento exhaustivo de las concesiones otorgadas en su ámbito. La AIE aglutinará a los concesionarios y la Autoridad Portuaria de Barcelona, representada por la Gerencia, que mantendrá su estructura jurídica aunque se registrá por unos nuevos Estatutos ya aprobados.

***2.- Constitución, Estatutos y Organos de Gestión de la Gerencia***

## ***2.- Constitución, Estatutos y Organos de Gestión de la Gerencia***

### ***2.1. Fundamentos de la constitución de la Gerencia***

En la reunión del Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona, celebrada el quince de febrero de 1988, fueron aprobados los acuerdos relativos a la constitución de la Gerencia Urbanística Port 2.000.

En la parte expositiva del acta de esta reunión, antes de la relación de los acuerdos, se expone de manera muy ilustrativa cuales son los fundamentos en que se basa la constitución de la Gerencia:

"El Puerto de Barcelona se enfrenta hoy a una coyuntura histórica de tales proporciones que difícilmente se repetirá en el futuro.

Secularmente el Puerto ha desarrollado su actividad típica o habitual al ritmo exigido por las nuevas tecnologías y con la celeridad permitida por las obras públicas portuarias.

Ahora, con el horizonte olímpico como premisa irreversible, agigantado por una toma de conciencia urbanística que se traduce en el reequipamiento y rehabilitación generalizados, mas la posibilidad ya tangible de superar la barrera del Llobregat, ha llegado el momento de pasar a la acción e integrar al Puerto en esta dinámica, sin olvidar un ápice su quehacer cotidiano, antes, al contrario, para fortalecerlo y asegurarlo.

Los principales objetivos son el Port Vell, el polígono industrial de interés portuario mas allá del Llobregat, la informatización y telematización integral del Puerto de Barcelona y una serie de actuaciones complementarias.

Para acometerlo se precisa una descentralización orgánica y funcional y llevar a sus últimas consecuencias toda la potencialidad que encierra el Estatuto de Autonomía del Puerto de Barcelona.

En este sentido, de acuerdo con lo establecido por el art. 3.2, segundo párrafo del Estatuto de Autonomía del Puerto Autónomo de Barcelona, éste podrá promover y explotar zonas industriales de interés portuario o participar, a estos fines, con otros Organismos; por otra parte, la Orden Postconstitucional del M.O.P.U. de 29 de marzo de 1979, atribuye a los Puertos Autónomos el carácter de Organismos competentes para la redacción y tramitación de los Planes Especiales contemplados en los arts.: 17, 20, 34, y 43 de la Ley del Suelo en desarrollo de las previsiones del planeamiento general.

Por otra parte, en virtud de la resolución del Hble. Sr. Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, de fecha 17-12-1986 que aprobó definitivamente la modificación del Plan General Metropolitano en la zona de costa en la resolución que en su punto 19 establecía:

"19. Suspender en la memoria la referencia de la apertura del Port Vell de Barcelona por el frente de playa e instalaciones del Club Natación Barcelona, y recomendar los estudios que se consideren necesarios para llevarla a cabo en la zona que mejor reordene el puerto comercial, las futuras dársenas pesqueras y de ocio y que facilite los accesos de los muelles en el espigón de cierrer del Puerto."

La resolución transcrita, está recomendando, en definitiva, la reordenación del Port Vell. Las reflexiones anteriores nos mueven a considerar la sección 4º del Capítulo I del Título I del Reglamento de Gestión Urbanística, aprobado por R.D. 3288/1.978, de 25 de agosto, que prevé la constitución por parte de la Administración Institucional de Gerencias Urbanísticas, dotadas incluso de personalidad jurídica, para la elaboración y ejecución de Planes y Proyectos.

Esta figura de Gerencia Urbanística, con personalidad jurídica y capacidad de obrar, se estima idónea ya que comporta la enunciada descentralización orgánica y funcional y se considera como instrumento adecuado para conseguir la necesaria agilidad en el desarrollo de los proyectos de referencia, de carácter marcadamente portuario y concebidos con la finalidad de revitalizar la rentabilidad del área denominada Port Vell y de poner en servicio los terrenos calificados como sistema portuario a poniente del actual cauce del río Llobregat.

Así de una parte, el Port Vell se configurará como ámbito para marina o base de embarcaciones deportivas, dotado de las modernas instalaciones y usos complementarios precisos y por otra parte, en los terrenos ubicados allende al río Llobregat va cobrando cuerpo la tesis de establecer un centro integrador de cargas, dotado asimismo de los servicios habituales en otras experiencias internacionales, para potenciar el tráfico portuario y mejorar la prestación de servicios por parte del Puerto de Barcelona a sus usuarios.

-Así, la Gerencia se concibe como una entidad instrumental o de gestión del Puerto de Autónomo de Barcelona, no para suplantarle sino para coadyuvar eficazmente con él en aquellas actuaciones que no encajan con su tarea tradicional.

Estamos convencidos de que el reto de nuestra actualidad temporal solo puede abordarse con garantía de éxito mediante un ente que, como la Gerencia Urbanística Port 2000 del Puerto Autónomo de Barcelona sea capaz de responder con contundencia, agilidad y eficacia a las dificultades intrínsecas y extrínsecas de los proyectos antes citados".

## **2.2. Estatutos**

A partir de los argumentos expuestos en la parte expositiva transcrita, el Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona aprobó en la citada sesión de febrero de 1988 la constitución de la Gerencia Urbanística Port 2.000 y sus Estatutos, al mismo tiempo que nombraba al Ilmo. Sr. D. José M<sup>o</sup> Munteis Aumatell como Gerente, "en méritos de las excepcionales circunstancias que en él concurren, relativas a su amplísima experiencia en temas portuarios".

La estructura de los Estatutos de la Gerencia se compone de seis Títulos, desarrollados en 20 artículos.

La relación de los Títulos es la siguiente:

**\*TITULO I.- DENOMINACION, NATURALEZA, OBJETO, DOMICILIO Y DURACION DE LA GERENCIA URBANISTICA PORT 2000 DEL PUERTO AUTONOMO DE BARCELONA.**

**\*TITULO II.- PATRIMONIO**

**\*TITULO III.- ORGANOS DE LA GERENCIA**

**\*TITULO IV.- REGIMEN ECONOMICO**

**\*TITULO V.- IMPUGNACION DE ACUERDOS**

**\*TITULO VI.- DISOLUCION Y LIQUIDACION DE LA GERENCIA**

Lo más destacable de los Estatutos de la Gerencia en relación a sus objetivos, ya ha sido tratado anteriormente al presentar la parte expositiva del acuerdo del Consejo de Administración del Puerto de Barcelona por el que se aprobó su constitución. Sin embargo, por su importancia, es ilustradora la transcripción del artículo 2º de dichos Estatutos que determina el objeto social de Port 2.000:

"La Gerencia Urbanística Port 2.000, tiene por objeto la planificación y la ejecución del Plan Especial del Port Vell y del Plan Especial de los sectores 1a y 1b, del sistema portuario ubicado a poniente del cauce actual del río Llobregat, cuyos respectivos ámbitos se hallan dentro de la esfera de competencias del Puerto Autónomo de Barcelona."

Mas en concreto y sin perjuicio de las funciones de dirección superior y de fiscalización de la gestión encomendada que corresponden al Puerto Autónomo de Barcelona, bajo cuya tutela actúa la Gerencia Urbanística Port 2.000, competen a ésta las siguientes facultades:

a) Elaboración de los proyectos de Planes Especiales para el Port Vell (ámbito delimitado por los muelles de Barcelona y Levante) y para los sectores 1a y 1b, del sistema portuario emplazados a Poniente del cauce actual del río Llobregat, así como los estudios de detalle y proyectos de urbanización que fuere menester.

b) Ejecutar tales planes y programas.

c) Redactar, tramitar y ejecutar proyectos de expropiación forzosa.

d) Preparar y proponer a la aprobación del Puerto Autónomo de Barcelona y demás autoridades competentes cualquier clase de documentos y proyectos de índole urbanística relacionados directamente con los que son objeto de la Gerencia.

e) La gestión de los bienes del Puerto Autónomo de Barcelona ubicados en los dos ámbitos de referencia, a cuyo objeto podrá preparar las bases de las licitaciones públicas correspondientes y el seguimiento de su tramitación e inspección del cumplimiento de los contratos que se otorguen, sin perjuicio de los acuerdos que corresponda adoptar al P.A.B.

f) Cualesquiera otras de gestión, administración y ejecución que le sean encomendadas por el P.A.B.

En cuanto a los órganos de la Gerencia, en el Título III, artículo 6º, se determina que estará representada, administrada, gobernada y dirigida por:

**A) El Consejo**

**B) El Presidente**

**C) El Gerente**

"El Consejo estará integrado por el Presidente y cinco vocales designados por el Consejo de Administración del P.A.B., de entre sus componentes, en la forma siguiente: uno en representación del Estado; uno en representación de la Generalitat de Catalunya; uno en representación del Ayuntamiento de Barcelona; uno en representación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona, y uno en representación de los restantes componentes del Consejo de Administración del P.A.B."

Por último, en esta Memoria compendio de las actividades realizadas durante todo el periodo de tiempo que ha durado la primera etapa de actuación de la Gerencia, cabe resaltar las previsiones contenidas en sus Estatutos respecto a la disolución de la entidad, que son las siguientes:

**ARTICULO 18º.-** La Gerencia se disolverá cuando así lo acuerde el Consejo de administración del P.A.B., como consecuencia del cumplimiento de sus finalidades o por transformación en otro tipo de entidad que supla su actuación o aumente su

**CONSTITUCION, ESTATUTOS Y ORGANOS DE GESTION DE  
LA GERENCIA PORT 2000**



ámbito competencial.

ARTICULO 19º.- Durante la liquidación de la Gerencia, su Consejo y el Gerente continuarán funcionando y conservarán, en cuanto sea necesario para llevar a cabo la disolución y liquidación, las mismas atribuciones que les están conferidas por estos Estatutos, pudiendo concurrir con dichos órganos las personas que el Consejo de la Administración del P.A.B. designe para que participen en las operaciones que se practiquen.

ARTICULO 20º.- Terminada la liquidación, el haber líquido resultante pasará al P.A.B."

### ***2.3. Composición y funcionamiento del Consejo de Administración***

En virtud de lo acordado por el Consejo de Administración del P.A.B., en la reunión celebrada el día 29 de febrero de 1988, se designó como componentes del Consejo de la Gerencia a los miembros del Consejo de Administración del P.A.B. siguientes:

Ilmo. Sr. D. Alfredo Molinas Bellido  
Ilmo. Sr. D. Andreu Gispert Ulavet  
Ilmo. Sr. D. Joan Clos Matheu  
Ilmo. Sr. D. Guillermo Bueno Hencke  
Sr. D. Lorenzo Morales Maestre

En la reunión constitutiva de la Gerencia, celebrada el día 9 de marzo de 1988, se procedió a elegir los cargos de Vicepresidente y Secretario, resultando elegidos los Sres, Alfredo Molinas Bellido y Lorenzo Morales Maestre, respectivamente, que junto a los vocales anteriormente citados, y a los cargos ya previstos en los Estatutos, el Presidente del P.A.B., Ilmo. Sr. D. Josep Munné Costa y el Gerente, Ilmo. Sr. D. José M<sup>o</sup> Munteis Amatell, han formado el Consejo que se ha mantenido hasta la disolución de la Gerencia, con las variaciones siguientes:

- Incorporación del Ilmo. Sr.D. Joan Molins Amat, en sustitución de D.Guillermo Bueno Hencke, que se produjo el 28 de octubre de 1991.
- Cese del Secretario, D. Lorenzo Morales Maestre, con motivo de su jubilación, que fue sustituido por el letrado D. Pere Caralps i Riera, el 13 de mayo de 1992.
- Incorporación del Ilmo. Sr. D.Joaquim Tosas Mir, en sustitución de D. Andreu Gispert Llavet, producida en fecha 30 de mayo de 1994.

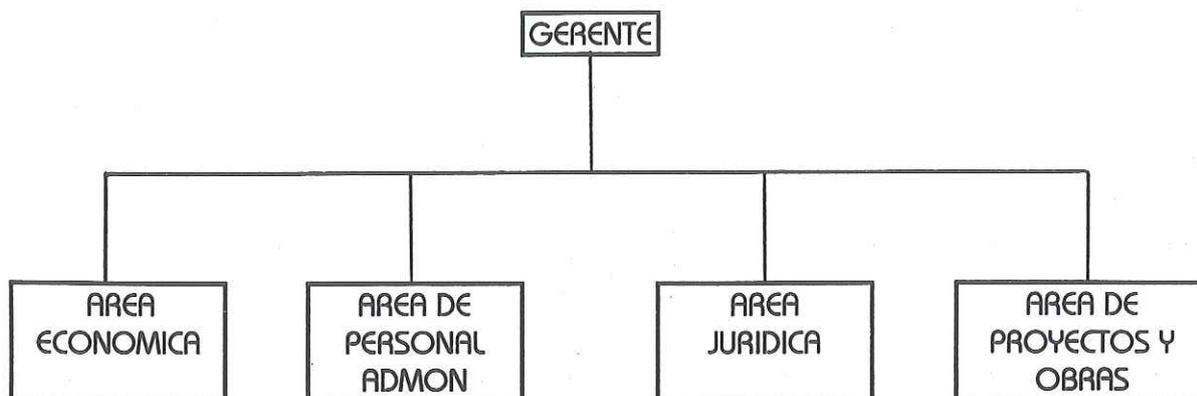
El funcionamiento y facultades de los Organos de Gestión de la Gerencia presentan como particularidad más destacable su sometimiento al Consejo de Administración del P.A.B., ya que estatutariamente se determina que deben "aprobar internamente y proponer al P.A.B., la adopción de los acuerdos de su competencia relacionados con las facultades de la Gerencia."

La actividad del Consejo de Administración de la Gerencia, especialmente los cinco primeros años, durante los cuales se promovieron simultáneamente un gran número de proyectos, fue realmente importante. En las 57 reuniones celebradas durante este periodo de tiempo se estudiaron y aprobaron, para su sometimiento al Consejo de Administración del P.A.B., un enorme número de resoluciones relativas al planeamiento del área del Port Vell, Plan Especial y Estudios de Detalle, a la adjudicación de 8 concesiones, a la aprobación de la redacción de 40 proyectos de obras y las correspondientes contrataciones para su ejecución, a la compra de terrenos para la instalación de la Z.A.L., a la constitución y participación en sociedades, y un largo etcétera que se irá conociendo a través de la lectura de la presente Memoria. No sería justo dejar de destacar la labor de los componentes del Consejo de Administración de la Gerencia, cuya capacidad de trabajo y sus acertadas directrices han permitido que en un periodo de tiempo realmente corto se haya podido llevar a cabo la mayor transformación experimentada por una gran área del puerto de Barcelona.

En relación con la actividad del Consejo también hay que destacar el hecho de que su Presidente, que también lo era al mismo tiempo del P.A.B., lo utilizó como foro de debate de los grandes temas relativos al Puerto, tal como queda reflejado en las actas de sus reuniones, en las que como "temas varios" se incluían numerosos debates sobre cuestiones ajenas a la problemática de Port 2000.

## 2.4. Estructura operativa de la Gerencia.

En el momento de su constitución la actividad de la Gerencia se estructuró con el siguiente organigrama:



Esta estructura con la que se empezó a trabajar en 1988, inicialmente con nueve personas, se mantuvo hasta el final de 1.989, con un total de veinte personas empleadas al final de dicho periodo, después de la incorporación de los técnicos necesarios en el área de Proyectos y Obras, que como es lógico era la que requería más personal.

En 1990 se iniciaron las actividades de lo que pretendía ser el embrión de una Gerencia de Informática Portuaria, que debía independizarse después de dar sus primeros pasos amparándose en la estructura de Port 2.000. Las tres personas contratadas para la Gerencia Informática se incorporaron al P.A.B. a finales del mismo año.

Por otra parte, hasta principios de 1991, desde el área económica se realizó la tarea de impulsar el proyecto de la Zona de Actividades Logísticas del Puerto de Barcelona. Este mismo año se decidió dar un mayor impulso a este proyecto y se contrato a un Gerente del proyecto y a cinco personas que temporalmente, durante un año, pasaron a engrosar la plantilla de Port 2.000.

También desde principios de 1991 al dejar la Gerencia el responsable del Área Económica, que como se ha dicho actuó temporalmente como responsable de la ZAL, se eliminó dicha área, pasando la de administración la responsabilidad de las tareas que este realizaba, una vez segregadas las actividades relativas a la ZAL que pasaron a contar con su responsable específico.

Una vez constituida la empresa CILSA, y el personal contratado para la promoción de la ZAL pasó a la sede de esta sociedad, la misma del P.A.B., la Gerencia paso a contar con una plantilla de dieciocho personas, que ha sido la mínima necesaria para poder realizar, con gran esfuerzo, la importante labor realizada.

### ***3.- Actuaciones relacionadas con el Port Vell***

### ***3.- Actuaciones relacionadas con el Port Vell***

Tal como ya se ha expuesto en la Introducción, las actuaciones relacionadas con el Port Vell constituyen el eje central de la actividad de la Gerencia y el principal motivo que impulsó su creación.

El enorme esfuerzo requerido para la puesta en marcha de este ambicioso proyecto de remodelación de una extensa área portuaria, obsoleta para su uso tradicional, requería un grado de dedicación y concentración de esfuerzos que por sí sólo justificaba la constitución de una entidad que asegurara la ejecución de los planes previstos.

Lo que vamos a presentar a continuación, es únicamente el resumen de una ingente labor, que en poco más de seis años ha conducido a la completa transformación de la parte más antigua del puerto, integrada en el tejido urbano de la ciudad de Barcelona: el Port Vell.

#### ***3.1. Antecedentes : La Comisión Interna para el estudio del Port Vell***

La zona portuaria denominada Port Vell comprende una superficie de 55,6 Has., situadas en el espacio comprendido entre la prolongación del paramento sur del Muelle de Barcelona y el eje de la calle de servicio del Muelle de Catalunya.

En este ámbito se ha producido una convergencia de hechos que han conducido finalmente a su completa remodelación. Por una parte, la evolución tecnológica del transporte marítimo y de la manipulación de las cargas requiere mayores calados y explanadas en los muelles, lo cual ha conducido al desplazamiento hacia poniente de la actividad del Puerto de Barcelona. Por otra parte, la voluntad de obertura de la ciudad al mar se ha ido traduciendo en un estado de opinión favorable al cambio de usos en la zona para facilitar su acceso y disfrute por los ciudadanos.

La remodelación del muelle de Bosch i Alsina en el año 1981, en la que colaboraron el Ayuntamiento y el Puerto Autónomo de Barcelona, puede considerarse como el primer antecedente directo de las actuaciones en lo que posteriormente se denominaría como el Port Vell, resultado del proceso anteriormente descrito.

El Consejo de Administración del P.A.B., en su sesión del 28 de mayo de 1981 acordaba lo siguiente:

" 1º Abrir la explanada de Bosch i Alsina al uso público para que sea una zona de aproximación ciudadana al mar y al puerto y a tal efecto iniciar los trámites precisos.

2º Encargar expresamente a la Dirección del Puerto que inicie los trámites administrativos y los proyectos y los proyectos técnicos necesarios, en estrecha colaboración con los Organismos interesados, a fin de materializar el presente acuerdo en el plazo más breve posible.

3º Facultar al Presidente para que dé conocimiento público a este acuerdo."

Después de esta primera acción puntual, el antecedente mas importante de la remodelación del Port Vell fue, sin duda alguna, la constitución en el seno del Puerto Autónomo de Barcelona de la ya citada Comisión Interna para el estudio del Port Vell, el día primero de Octubre de 1985.

En la introducción del informe que presenta las propuestas de la Comisión, se expone claramente cuales eran las directrices que regían su trabajo:

" La nueva realidad del Muelle de Bosch i Alsina ha sido una actuación puntual; ahora, las directrices del P.A.B. hacia la Comisión del Port Vell son muy diferentes: Basta de actuaciones puntuales, el estudio ha de abarcar la totalidad del Port Vell y, posteriormente, una vez definidas las posibles alternativas del conjunto y de cada elemento espacial o edificación, entonces será posible emprender acciones puntuales, si se ha escogido la actuación por fases, pero respondiendo cada actuación a las razones del conjunto y, precisamente, por haberse definido la globalidad del Port Vell"

El ambicioso programa de trabajo de la Comisión analizó numerosas alternativas a los usos del momento en la zona estudiada, considerando variables que por diversos motivos no fueron finalmente consideradas, tales como nuevas bocanas, túneles, puentes, etc.. Sin embargo su labor fue muy importante, ya que sus propuestas sirvieron de base para la

posterior redacción del Plan Especial del Port Vell, y condujeron a la constitución de la Gerencia Urbanística Port 2000, cuyos trabajos aquí se presentan.

Como último antecedente de la remodelación del área del Port Vell cabe destacar la publicación del Ayuntamiento de Barcelona titulada "Áreas de Nueva Centralidad", aparecida en 1987. Su importancia radica en que es la expresión del sentir municipal respecto a la necesidad de recuperar la zona para el uso ciudadano, lo cual sirvió posteriormente para allanar las dificultades implícitas en el primer planeamiento urbanístico realizado por un Puerto Autónomo, hecho que al principio tuvo que vencer las lógicas reticencias de la administración.

En la citada publicación del Ayuntamiento de Barcelona, elaborada por sus servicios de Planeamiento, se estudian diez áreas de nueva Centralidad que "son otros tantos espacios que por su situación pueden convertirse en nuevos centros de actividad y que hasta ahora no han sido aprovechados".

En relación a lo que denominan el "Puerto Urbano", en el que el ámbito de una de las diez áreas consideradas coincide básicamente con el del Port Vell, el trabajo municipal expone una visión de la evolución de las necesidades del puerto y de la ciudad coincidentes con las del Puerto de Barcelona.

"La progresiva extensión del Puerto de Barcelona hacia Poniente ha seguido una dinámica continua en los últimos años. La urbanización del Polígono de la Zona Franca en el periodo 1955-1965 supuso la confirmación de aquella tendencia que fue reforzada por la construcción del muelle de contenedores en el periodo de 1970-1975.

La aprobación del Plan de la Zona Costera Metropolitana confirmó y acentuó una dinámica expansiva en dirección al delta del Llobregat, con la previsión del desvío y de la construcción del nuevo cauce del río y las consiguientes ampliaciones del puerto y del polígono industrial de la Zona Franca.

Paralelamente a esta dinámica expansionista del puerto comercial, el municipio se compromete en la recuperación del puerto urbano de Barcelona. El fondo del puerto, físicamente vinculado a la ciudad tradicional, se libera de los usos comerciales, iniciándose su aproximación a la misma de forma creciente".

### ***3.2.- El Plan Especial***

#### ***3.2.1. Tramites para su aprobación y protocolo con el Ayuntamiento de Barcelona***

A partir del trabajo realizado por la Comisión del Port Vell, los servicios técnicos y jurídicos de la Gerencia Urbanística Port 2.000 redactaron el Plan Especial, que después de un largo proceso de negociaciones entre las distintas administraciones con competencias en el planeamiento, fue consensuado y aprobado en su versión definitiva.

En el Consejo de la Gerencia celebrado el 9 de marzo de 1988, se tomó el acuerdo de aprobar, con carácter interno, el Proyecto Urbanístico completo y proponer al Consejo de Administración del P.A.B. esta aprobación inicial, así como la apertura de la información pública durante un mes y su sometimiento por un periodo de igual duración a la audiencia de los organismos afectados. Estas propuestas fueron aprobadas por el Consejo de Administración del Puerto Autónomo en la sesión del 10 de marzo de 1988.

Para que durante el preceptivo periodo de información pública pudiera examinarse el expediente del Plan Especial, la Gerencia organizó una oficina en la sede del Puerto Autónomo de Barcelona donde se cumplieron una cincuenta comparecencias.

La mayoría de las alegaciones presentadas no eran contrarias al Plan Especial. Lo habitual era que en ellas se solicitara una concesión, que se manifestara el deseo de permanecer en el Port Vell o un emplazamiento alternativo al que se había previsto inicialmente. Por otra parte, eran numerosos los escritos de entidades cívicas o deportivas cuyas alegaciones apoyaban básicamente el modelo propuesto en el Plan Especial.

En cuanto a los organismos emplazados por audiencia individualizada, únicamente la Dirección General de Puertos y Costas del MOPU y el Ayuntamiento de Barcelona presentaron informe.

En relación con el informe del MOPU cabe destacar que a pesar de que en el se discrepaba parcialmente de la obsolescencia del Port Vell, reconocía por otra parte que era justificable la iniciativa de remodelación y cambio de actividades. Terminaba concluyendo que "se informa favorablemente, en cualquier caso, la iniciativa que representa la vitalidad que demuestra ese organismo (el Puerto Autónomo de Barcelona),

en su esfuerzo de armonización de los intereses ciudadanos y los portuarios".

Las principales recomendaciones de la Dirección General de Puertos que fueron recogidas en el Plan Especial finalmente aprobado, hacían referencia a su discrepancia con las propuestas de uso hotelero y, lo más importante, a la necesidad de desligar el Plan Especial de la apertura de una nueva bocana del puerto. Incluida en la propuesta inicial para potenciar el uso deportivo del puerto, la apertura de una nueva bocana es una aspiración muy sentida por el sector pesquero y por el de los deportes náuticos, ya que las embarcaciones tenían y todavía tienen que soportar ahora un largo recorrido para salir de puerto por la única bocana actual.

Lo más destacable del informe del Ayuntamiento de Barcelona eran las cuestiones competenciales y de tramitación que planteaba, superadas gracias a un protocolo acordado entre esta entidad y el P.A.B..

El protocolo, firmado el 9 de noviembre de 1988 y ratificado posteriormente por el Pleno Municipal, constituyó un hito fundamental en el proceso que condujo a la aprobación definitiva del Plan Especial. Este documento solucionó de hecho los problemas competenciales, estableciendo una Comisión de Seguimiento mixta entre el Ayuntamiento, el Puerto Autónomo de Barcelona y la Gerencia Urbanística Port 2.000., para supervisar toda la temática de interés común, formular sugerencias, proponer la resolución amistosa de controversias y emitir informes.

En el protocolo se acordó la metodología a seguir en la aprobación del Plan Especial que, una vez aprobado provisionalmente por el P.A.B., sería sometido por el Alcalde al Pleno Municipal para asunción o ratificación de su tramitación y determinaciones, a fin de presentarlo ulteriormente ante la Generalitat de Catalunya.

De acuerdo pues con el Ayuntamiento de Barcelona y el MOPU, teniendo en cuenta las alegaciones recibidas y algunas sugerencias y propuestas de la empresa americana Enterprise International Incorporated, que había proyectado anteriormente las remodelaciones de Baltimore y Sidney, el equipo técnico de la Gerencia redactó una propuesta modificada del Plan Especial, que fue aprobada con carácter interno en la reunión del Consejo del 21 de noviembre de 1988, y por el Puerto Autónomo, provisionalmente, en la misma fecha.

Seguidamente esta primera versión del Plan Especial fue enviada al Ayuntamiento de Barcelona para ser sometido a la aprobación del Pleno. Sin embargo, el 15 de Diciembre del mismo año el P.A.B. recibió un escrito en el que proponía nuevos ajustes. Estas modificaciones se incluyeron en un Texto Refundido, redactado por los servicios técnicos de la Gerencia, aprobado por el Consejo de ambas entidades el 27 de febrero de 1989.

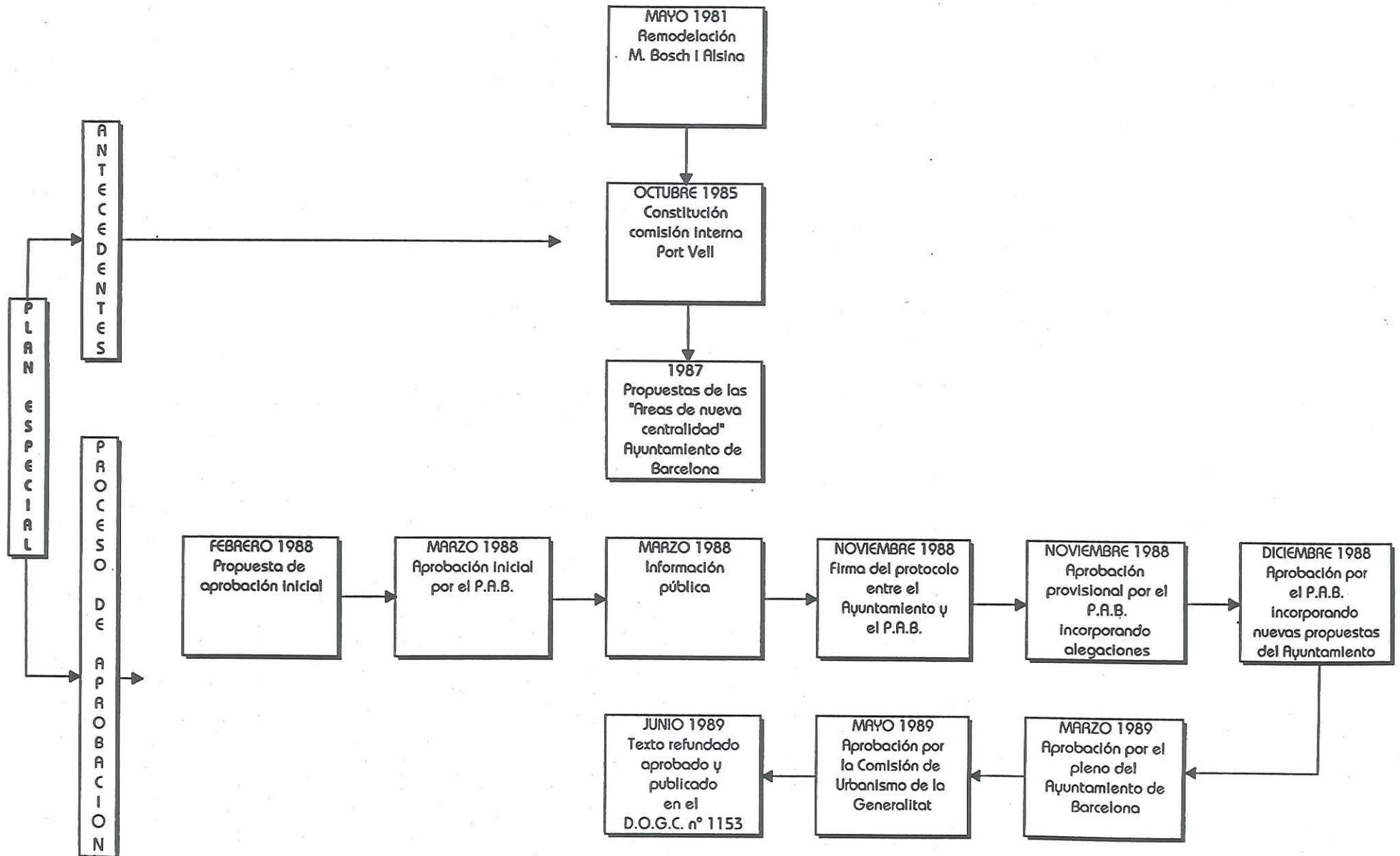
Finalmente, el Plan Especial fue aprobado provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento de Barcelona el 10 de marzo de 1989 que decidió su sometimiento a la Comisión de Urbanismo de la Generalitat de Catalunya para que procediera a su definitiva aprobación, la cual se produjo en sesión del 11 de mayo del mismo año, aunque introduciendo una serie de prescripciones que la propia Comisión consideró como no sustanciales. Los servicios técnicos de la misma Dirección General de Urbanismo se encargaron de la redacción de un texto refundido que incorporó las citadas prescripciones, hecho lo cual el Plan Especial fue publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya el 9 de Junio de 1989.

Lo que hasta aquí se ha presentado como una simple sucesión de los momentos mas relevantes del proceso de aprobación del Plan Especial, significó en la práctica un periodo de aproximadamente un año y medio de intensísima actividad, ya que el carácter precursor del proyecto del Port Vell, el primero de este tipo que se presentaba en España, supuso la necesidad de superar numerosos problemas, provocados sobre todo, como ya se ha comentado antes, por las reticencias iniciales de las diferentes administraciones involucradas. Lo que es de destacar es el apoyo a la idea global del proyecto por parte de todas estas administraciones.

Las dificultades surgieron de la necesidad de aunar criterios frente a un proyecto urbanístico de envergadura, en una zona portuaria, que suponía la necesidad de ajustar competencias y compatibilizar puntos de vista. En este sentido puede considerarse como modélico el espíritu de colaboración con que se enfocó la solución de los problemas, sin el cual hubiera sido imposible, en el plazo de poco mas de un año, estar en condiciones de iniciar la puesta en marcha de un proyecto de la importancia de la remodelación del Port Vell.

Como prueba destacable de la voluntad de colaboración con que se abordó el planeamiento del Port Vell cabe destacar la tarea de la ya citada Comisión de

# ANTECEDENTES Y PROCESO DE APROBACION DEL PLAN ESPECIAL PORT VELL



Seguimiento del Plan Especial. Las numerosas reuniones celebradas en este marco por los representantes del Ayuntamiento de Barcelona, el Puerto y la Gerencia permitieron solventar todos los escollos que se presentaron para consensuar los Estudios de Detalle y la interpretación del propio Plan Especial cuyo contenido se expone a continuación.

### ***3.2.2. Contenido del Plan Especial***

Aun cuando la inclusión del contenido del Plan Especial del Port Vell no es indispensable a los efectos de esta Memoria, que únicamente pretende presentar las actividades de la Gerencia, para situar al lector, para cuando mas adelante se relacionen los trabajos realizados en los distintos ámbitos de actuación, es conveniente la exposición de lo mas relevante de la estructura y contenido del Plan Especial.

Tal como determina el artículo 3º de sus Ordenanzas, el Plan Especial esta compuesto por los documentos siguientes:

- Memoria
- Ordenanzas
- Estudio Económico-Financiero y Plan de Etapas
- Planos y gráficos de información:

Nº 1 Estado actual

Nº 2 Información urbanística. Usos actuales de la edificación existente.

Nº 3 Información urbanística. Zonificaciones del P.G.M. y del P.E.R.I. de la Barceloneta.

-Planos de ordenamiento:

Nº 4 Límites y zonificación del suelo

Nº 5 Ámbitos de actuación

Nº 6 Parámetros de edificación y posición de la edificación

Nº 7 Esquemas de emplazamiento de los aparcamientos

Nº 8 Esquemas de servicios

De estos documentos únicamente tienen carácter normativo y vinculante los capítulos 5º, Gestión del Plan, y 6º Ordenanzas, así como los documentos gráficos número 4, 5, 6 y 8.

Los puntos mas importantes que se exponen en la INTRODUCCION Y ANTECEDENTES de la MEMORIA DEL PLAN ESPECIAL han sido ya recogidos al tratar los antecedentes de las actuaciones de la Gerencia en esta zona.

En cuanto a los CRITERIOS GENERALES DE LA ORDENACION, que lógicamente se basan en los diagnósticos, estudios y antecedentes del Plan Especial, se pueden resumir en que " se trata de sustituir la actividad portuaria del transporte comercial marítimo, por otra actividad, cien por cien portuaria (náutico-deportiva), que se integre, a la vez, perfectamente en la ciudad, constituyendo una dotación mas de ésta, haciendo posible que su propio dinamismo oxigene y de vitalidad a un tejido urbano dormido a causa de la actividad principal y de las complementarias"

Ampliando estos criterios, exponiendo los correspondientes a las principales áreas del Port Vell, el Plan Especial propone los siguientes:

\* "La necesidad de constituir un importante centro deportivo adecuado a la especificidad marítima del lugar como son las aguas protegidas del ámbito del Puerto, el cual estará constituido por un puerto de amarre y invernada de embarcaciones o Marina, complementado por los servicios imprescindibles para esta actividad.

\* "La extensión y situación singular del muelle de España, dentro del puerto y en relación con la ciudad, han conducido a creer en la idoneidad de la instalación de unos centros comerciales, culturales y de ocio".

\* Necesidad de "la creación de la primera abertura franca al mar abierta como final de un recorrido cívico de gran tradición marítima como es el Paseo Nacional convenientemente remodelado".

\* La propuesta anterior "configura una plaza que se encuentra en el punto de confluencia del mar abierto de la playa de la Barceloneta y el puerto, bajo la presencia de la torre de San Sebastián".

\* Es necesario "revitalizar la banda del Paseo Nacional de la Barceloneta que da al puerto, derribando la valla que lo aísla y destinando el Muelle de la Barceloneta a Paseo Público, con usos ligeros complementarios".

\* "La conveniencia de la construcción de un aparcamiento subterráneo, ahora ya imprescindible, se subraya con la dinamización de las actividades públicas en el Paseo Nacional".

\* "Al lado de todo esto se propone la reconversión del Edificio de los Almacenes Generales del Depósito, incluido en el Catálogo de Edificios Histórico-Artísticos, para usos de oficinas y servicios complementarios".

\* "En el Muelle del Reloj, entre el nuevo edificio propuesto para instalaciones complementarias de la Marina y el mar, existe un área libre de edificación que se urbanizará en consonancia con el Paseo Público del Muelle de la Barceloneta".

\* Otra intervención importante está en el Muelle de Barcelona. La especialización para el tráfico marítimo de pasajeros, principalmente a las Baleares, hace que este muelle sea el lugar de emplazamiento de la Estación Marítima de Barcelona".

\* Dado que la Estación Marítima tiene momentos de poco movimiento, "por esto y para potenciar al máximo todas las áreas portuarias, se propone la construcción de un gran centro de oficinas, con todos los servicios complementarios de este tipo de actividades, que pueda acoger todo tipo de empresas y servicios dedicados al transporte y al comercio marítimo".

\* "Además, se prevé un enlace entre los muelles de Bosch y Alsina y de España, con posibilidad de situar usos comerciales, para facilitar el flujo de viandantes".

Respecto a la ZONIFICACION, el Plan Especial determina el esquema siguiente:

Se establecen unas zonas de agrupación de la edificación dentro del Sector Portuario (clave 1a 31), distinguiéndose las áreas de edificación existente y/o de ampliación de esta (clave 31.1) por una parte, y las áreas de edificación sujetas a unidad de proyecto (clave 31.2) por otra. Las demás zonas son las siguientes: zona contigua y de margen

marítimo(clave 1a.1;1.1 Muelle y 1.2. Playa); Transporte Teleférico (clave 1a.1); sistema viario (clave 1a.5; 5a red viaria básica; 5b vías únicas; 5c aparcamiento: 1a5c.1 aparcamiento en superficie; 1a5c.2 aparcamiento subterráneo); Espacios libres de edificación (clave 1a.6; 6a espacios libres actuales; 6b espacios de nueva creación); Equipamientos (clave 1a.7; 7.1 equipamientos actuales que se mantienen; 7.2 equipamientos actuales que se modifican).

En el plano nº 2 anexo, se puede apreciar la localización de las distintas claves de zonificación en el ámbito del Port Vell.

El contenido de lo que en la Memoria llaman VIABILIDAD JURIDICA DEL PLAN ESPECIAL, expone los argumentos justificativos desde un punto de vista legal de la formulación y tramitación del propio Plan. La realidad del planeamiento ya aprobado por las distintas autoridades competentes y la remodelación casi totalmente ejecutada hacen innecesario extenderse aquí sobre este apartado, aunque no pude dejar de citarse que algunos particulares y asociaciones plantearon unos recursos contra el Plan Especial, que mas adelante se relacionan

Dado que el Plan Especial forma parte del sistema general portuario, la GESTION DEL PLAN prevé el sistema de actuación de la expropiación como el mas adecuado para los rescates e indemnizaciones que, en su caso, los concesionarios del dominio público portuario pudieran acreditar.

El sector objeto de ordenación se configura como un único polígono de actuación, sin perjuicio de distinguir once ámbitos de actuación que se regulan en las ordenanzas.

El ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO y el PLAN DE ETAPAS, presentan una serie de cifras a título indicativo que se incluyen como el anexo. La estimación de las inversiones se distribuye por áreas de actuación, calificándose dichas inversiones según tres procedencias específicas: el titular, Puerto Autónomo de Barcelona, otras administraciones públicas y, por último, fuentes de inversión privadas. En el apartado 3.8 de esta Memoria se presentará la distribución de las inversiones realmente efectuadas para la ejecución de lo previsto en el Plan Especial.

En relación a las ORDENANZAS, a los efectos de esta Memoria detallaremos los ámbitos

de actuación, algunos ya enunciados anteriormente, tal como se han previsto en el Plan.

- a) **Ambito I MUELLES DE BARCELONA, ATARAZANAS Y PUERTA DE LA PAZ**
- b) " **II MUELLE DE BOSCH Y ALSINA**
- c) " **III MUELLE DE ESPAÑA**
- d) " **IV MUELLE DEL DEPOSITO**
- e) " **V MUELLE DE LA BARCELONETA**
- f) " **VI MUELLE DEL RELOJ**
- g) " **VII PLAZA DEL MAR**
- h) " **VIII MUELLE NUEVO**
- i) " **IX CLUB NATACION BARCELONA**
- j) " **X MUELLE DE PESCADORES**
- k) " **XI PASEO NACIONAL**

Los usos permitidos para cada uno de estos ámbitos son los siguientes :

<b>De Estación Marítima</b>	<b>Ambito I</b>
<b>De Oficinas</b>	<b>Ambitos I y V</b>
<b>De Servicios Complementarios</b>	<b>Ambitos I, III, IV, V, VII y VIII</b>
<b>Administrativos</b>	<b>Ambitos II, III y VI</b>
<b>Deportivo</b>	<b>Ambitos III, VI, VII y IX</b>
<b>Comercial</b>	<b>Ambitos III, V y VI</b>
<b>Recreativo</b>	<b>Ambitos III, V, VI, VII, IX y X</b>
<b>Cultural</b>	<b>Ambitos III, VI y VII</b>
<b>Hotelero</b>	<b>Ambitos III y IV</b>
<b>Industrial, portuario y náutico</b>	<b>Ambitos VIII y X</b>
<b>Pesquero</b>	<b>Ambito X</b>
<b>Residencial</b>	<b>Ambito X</b>
<b>Docente</b>	<b>Ambito XI</b>

A modo de resumen, cabe decir respecto a la edificabilidad prevista para cada uno de los ámbitos, que los parámetros que se determinan en el art. 179 de las Normas (edificabilidad zonal o bruta: 0.70 metros cuadrados de techo por metro cuadrado de

suelo y 70% de ocupación máxima sobre parcela) son los únicos previstos por el P.G.M. para el sistema portuario, y son incorporados por el Plan Especial del Port Vell (cuyo ámbito radica íntegramente en el sector puerto, clave 1a del sistema general portuario).

Ambos parámetros se cumplen, no agotándolos, sino quedando por debajo de ellos.

### ***3.3. Estudios de Detalle***

El Plan Especial prevé que la mayoría de los ámbitos de actuación se desarrollen mediante un estudio de detalle.

El P.A.B. fue quien promovió los estudios de detalle correspondientes a los Ámbitos I y III, Muelles de Barcelona y España, respectivamente, mientras que fue el Ayuntamiento de Barcelona quien promovió por su parte los estudios de detalle de los Ámbitos IV, V, VI y VII, correspondientes a los Muelles del Depósito, Barceloneta, Reloj y Plaza del Mar.

#### ***3.3.1 Muelle de Barcelona***

En la Memoria del Estudio de Detalle del Muelle de Barcelona se determina:

"El Plan Especial establece para el ámbito del Muelle de Barcelona una área de edificación de 107.054 m<sup>2</sup> (31.2). Este área se aplica a la totalidad del muelle y tiene como límite a la entrada de este una línea circular que enmarca una zona de espacio público que se establece como zona verde (2.872 m<sup>2</sup>) y viario (9.124 m<sup>2</sup>).

El International Trade Center, que constituye el principal grupo de estructuras, está situado al final del muelle. Ocupará un lugar central en el Port Vell y servirá de foco visual para las embarcaciones que entren y salgan del puerto. Desde el comienzo era obvio que ningún edificio convencional de oficinas sería apropiado dentro de este entorno.

El resto de la edificación, es decir la Estación Marítima Nacional, se sitúa a la entrada, formando conjunto con elemento porticado que enmarca a la llamada Plaza Pórtico".

En el Estudio de Detalle se especifica la superficie máxima de techo edificado, 79.726 m<sup>2</sup>, frente a los 80.000 posibles según el Plan Especial, según el desglose siguiente:

- . 36.000 m<sup>2</sup> para oficinas. (20.000 m<sup>2</sup> para la sede de la A.P.B.)
- . 5.000 m<sup>2</sup> servicios de apoyo a las oficinas
- . 6.000 m<sup>2</sup> de usos complementarios (comerciales y restaurante)
- . 5.500 m<sup>2</sup> para la Estación Marítima Internacional
- . 6.500 m<sup>2</sup> para Estación Marítima Nacional

Está previsto además un aparcamiento para 1.525 vehículos.

### ***3.3.2. Muelle de España***

" De acuerdo con las determinaciones del Plan Especial del Port Vell, y teniendo en cuenta los acuerdos complementarios de la comisión mixta Ayuntamiento de Barcelona- Puerto Autónomo de Barcelona sobre el Muelle de España, el Estudio de Detalle recoge la ordenación de los espacios previstos en ambos documentos".

La concreción de las distintas áreas es la siguiente:

- . 4.780 m<sup>2</sup> para los Clubs Náutico y Marítimo
- . 18.000 m<sup>2</sup> para el Centro del Mar (Acuario)
- . 21.500 m<sup>2</sup> Centro lúdico-comercial
- . 2.500 m<sup>2</sup> Imax ( Local para proyección cinematográfica)

Elemento importante del Estudio de Detalle es la definición de una conexión física entre el Muelle de Bosch i Alsina y el de España. Después de una larga reflexión sobre el tema, en el Estudio de Detalle se determinaba la construcción de una pasarela como medio de materializar la necesidad de unión entre el Muelle de Bosch i Alsina y el Muelle de España, al mismo tiempo que se prolongaba la Rambla sobre el mar conectándola con la nueva zona de uso ciudadano.

### **3.3.3. Frente Portuario de la Barceloneta (Muelles Depósito, Barceloneta y Reloj)**

" La ordenación del frente portuario del Barrio de la Barceloneta tiene el doble objetivo de consolidar una corona urbana de espacio público en el entorno de la línea de agua, continuando el actual Moll de la Fusta, como un espacio público a escala ciudadana, y por otra parte, abrir el Barrio de la Barceloneta al Puerto".

Los espacios previstos en el estudio de detalle son los siguientes:

. 32.000	m <sup>2</sup>	para el remodelado Palau de Mar
. 373	m <sup>2</sup>	de edificación restante después demolición tinglados
. 7.300	m <sup>2</sup>	edificios administrativos de la Marina

### **3.3.4.- Plaza del Mar**

El Estudio de Detalle de la Plaza del Mar fue promovido por iniciativa del Ayuntamiento de Barcelona. Los objetivos que pretende alcanzar son los siguientes:

- 1º Posibilitar la construcción de un equipamiento de ocio tipificado como deportivo-recreativo con sus servicios complementarios.
- 2º Posibilitar la construcción, con una adecuada ordenación, de una piscina descubierta que complemente el equipamiento en acuerdo con los usos del sector.
- 3º Ordenar adecuadamente todos los espacios públicos del sector y en especial garantizar la conexión con los otros sectores.
- 4º Cumplir adecuadamente con los compromisos que vinculan otras gestiones urbanísticas vinculadas a la Ley del Deporte que hacen necesaria la reubicación de la piscina municipal afectada por el parque de Investigación Biomédica."

En relación a la edificabilidad y el programa de equipamiento, la Memoria del Estudio de Detalle expone que se centra en la piscina y elementos deportivos que la complementan, desarrolla todo un discurso de elementos que se regulan en altura reguladora máxima para garantizar su imagen pero que no representan techo construido, en consecuencia:

Edificabilidad prevista en el Plan del Port Vell, techo construido máximo 7.900 m<sup>2</sup>

Contaje del anteproyecto adjunto al Estudio de Detalle 7.300 m<sup>2</sup>

En cuanto hace referencia a la definición del gálibo del edificio descrito gráficamente en el plano 02 :

Altura reguladora máxima 10,50 m.

Ocupación 4.752 m<sup>2</sup>. (88 x 54)

"Parámetros que quedan incluidos dentro de los 33.260 de los equipamientos actuales que se modifican, establecidos en el artículo 39 del Plan Especial del Port Vell"

### **3.4.- Defensa jurídica**

#### **3.4.1. Pleitos contra el Plan Especial del Port Vell.**

- 1.1.- Recursos contencioso-administrativos nº 969/89 y 1496/91, acumulados, interpuestos por D. Gabriel Campreciós y otros.

El proceso se halla en su última fase, pendiente de sentencia ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

- 1.2.- Recurso contencioso-administrativo nº 78/90, interpuesto por Iniciativa per Catalunya.

Dicho recurso ha culminado por sentencia de fecha 17 de Enero de 1995, nº 2 1a cual es firme por providencia del 31.3.95 que declara el Plan Especial Port Vell por completo ajustado a Derecho.

- 1.3.- Recurso contencioso-administrativo nº 279/90, interpuesto por la Federación de Asociaciones de Vecinos y otros.

Dicho recurso ha culminado por Sentencia de fecha 6 de Septiembre de 1994, nº 652, que declara el Plan Especial del Port Vell por completo ajustado a Derecho.

Dicha Sentencia fue declarada firme por Providencia de 26 de Octubre de 1994

- 1.4.- Recurso contencioso-administrativo nº 761/90, interpuesto por D. Hubert Janssen y otros.

Dicho Recurso ha culminado por Sentencia de fecha 02.05.95, nº 345, que declara el Plan Especial del Port Vell, por completo ajustado a Derecho.

### ***3.4.2. Pleitos contra los Estudios de Detalle del Plan Especial del Port Vell.***

#### **II.1**    Contra el Estudio de detalle del Muelle de España.

Recurso contencioso-administrativo nº 1023/94 interpuesto por D. José Luis Cornet Juliá.

El proceso se halla en su última fase, pendiente de Sentencia ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

#### **II.2.**    Contra el Estudio de detalle del Muelle de Barcelona.

Recurso contencioso-administrativo nº 1024/94 interpuesto por D. José Luis Cornet Juliá.

Dicho recurso ha culminado por Sentencia de fecha 11 de Octubre de 1994, nº 772, que anula el Estudio de Detalle por razón de que la publicación de la aprobación definitiva del Plan Especial del Port Vell, no incluyó las Normas u Ordenanzas

Posteriormente dichas normas fueron debidamente publicadas por el Ayuntamiento de Barcelona que, además, ha ratificado íntegramente la tramitación del Estudio de Detalle.

Por otra parte, la representación de la A.P.B. ha interpuesto recurso de Casación ante el Tribunal Supremo.

### ***3.4.3. Pleitos contra licencias municipales de Obras en el Port Vell.***

#### **III.1.**    Contra la licencia de obras del Trade Center en el Moll de Barcelona.

Recurso contencioso-administrativo nº 176/94 interpuesto por D. José Luis Cornet Juliá.

Dicho recurso tan solo se ha iniciado, hallándose pendiente de formalización de demanda por parte del recurrente.

III. 2. Contra la licencia de obras del Centro Comercial del Muelle de España.

Recurso contencioso-administrativo nº 177/94 interpuesto por D. José Luis Cornet Juliá.

Dicho recurso tan solo se ha iniciado, hallándose pendiente de formalización de demanda por parte del recurrente.

### ***3.5. Impulso, dirección y ejecución de proyectos de obras***

En el Estudio Económico Financiero del Plan Especial se establece:

" 1. La estimación de las inversiones a realizar en el Port Vell, en el sector del Plan Especial y de acuerdo con la ordenación prevista, se distribuye por áreas de actuación o como se las ha ido denominando: ámbitos portuarios de actuación.

2. Se ha calificado las inversiones según tres procedencias específicas, que son las que intervendrán en la ejecución del Plan Especial: el titular, Puerto Autónomo de Barcelona (P.A.B.), otras Administraciones Públicas (A.A.P.) y, finalmente, las fuentes de inversión privada (I.P.), constituidas por los adjudicatarios o concesionarios de determinados sectores o explotaciones."

En este apartado se presentarán, para cada ámbito de actuación, las inversiones destinadas a la financiación de las obras que han correspondido al Puerto Autónomo de Barcelona y que han sido gestionadas por la Gerencia, desde el proyecto a la ejecución de la obra, actuando por delegación del Ente Portuario, tal como se determina en los Estatutos de la Gerencia. Las obras que han afectado a más de un ámbito de actuación se asignan a uno sólo, el que resulte más afectado por el proyecto de que se trate.

#### ***3.5.1. Muelles de Barcelona, Atarazanas y Puerta de la Paz***

El proyecto consiste básicamente en la cimentación de la estructura del Trade Center. Dado que los procesos de demolición de las antiguas Estaciones Marítimas, se realizan al mismo tiempo que esta obra, se subdividió el solar en 3 zonas (Z1, Z2 y Z3) a fin y efecto de poder acometer los trabajos.

## **Proyecto de Demolición bajo Rasante, Vaciado y Pilotaje en el Muelle de Barcelona, Zonas Z-1, Z-2 y Z-3**

FECHA DE APROBACION: 12 Diciembre, 1.989

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 29 Enero, 1.990

EMPRESA ADJUDICATARIA: RODIO, S.A.

### **DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Abarca un tercio del área total de la cimentación del edificio Trade Center.

Consiste en la demolición del pavimento existente y su base de hormigón juntamente con las zapatas de los antiguos edificios de las Estaciones Marítimas Internacionales, y posterior excavación hasta la cota de sótano desde la que se construyó el pilotaje, sobre el que se sustentará el edificio.

Los pilotes se realizaron mediante el método de barrena continua, siendo su longitud de, aproximadamente, 20 m. y sus diámetros de 100, 80 y 60 cm.

En la zona más próxima a los cantiles del muelle de Barcelona, apareció una importante capa de escollero por lo que hubo que sustituir los pilotes de barrena continua por micropilotes de 15 cm. de diámetro.

Se realizaron varias pruebas de carga tanto sobre los pilotes como sobre los micropilote.

PRESUPUESTO: 86.690.387.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 14 Febrero, 1.991

## **Demolición bajo rasante, vaciado y pilotaje zona tipo 1-Z1-2**

FECHA DE APROBACION: 12 Diciembre, 1.989

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 29 Enero, 1.990

EMPRESA ADJUDICATARIA: RODIO, S.A.



Muelle de Atarazanas



Muelle de Barcelona

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Abarca un tercio del área total de la cimentación del edificio Trade Center.

Consiste en la demolición del pavimento existente y su base de hormigón juntamente con las zapatas de los antiguos edificios de las Estaciones Marítimas Internacionales., y posterior excavación hasta la cota de sótano desde la que se construyó el pilotaje, sobre el que se sustentará el edificio.

Los pilotes se realizaron mediante el método de barrena continua, siendo su longitud de, aproximadamente, 20 m. y los diámetros de 100, 80 y 60 cm.

En la zona más próxima a los cantiles del muelle de Barcelona, apareció una importante capa de escollero por lo que hubo que sustituir los pilotes de barrena continua por micropilotes de 15 cm. de diámetro.

Se realizaron varias pruebas de carga tanto sobre los pilotes como sobre los micropilotes.

**PRESUPUESTO:** 83.774.176.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 14 Febrero, 1.991

**Demolición bajo rasante, vaciado y pilotaje zona tipo 1-21-3**

**FECHA DE APROBACION:** 12 Diciembre, 1.989

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 29 Enero, 1.990

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** RODIO, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Abarca un tercio del área total de la cimentación del edificio Trade Center.

Consiste en la demolición del pavimento existente y su base de hormigón juntamente con las zapatas de los antiguos edificios de las Estaciones Marítimas Internacionales, y posterior excavación hasta la cota de sótano desde la que se construyó el pilotaje, sobre el que se sustentará el edificio.

Los pilotes se realizaron mediante el método de barrena continua, siendo su longitud de, aproximadamente, 20 m. y sus diámetros de 100, 80 y 60 cm.

En la zona más próxima a los cantiles del muelle apareció una importante capa de escollero por lo que hubo que sustituir los pilotes de barrena continua por micropilotes de 15 cm. de diámetro.

Se realizaron varias pruebas de carga tanto sobre los pilotes como sobre los micropilotes.

**PRESUPUESTO:** 84.212.024.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 14 Febrero, 1.991

**PROYECTO:** Ordenación Portal de la Pau Fase I

**FECHA DE APROBACION:** 30 Mayo, 1.994

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 21 Junio, 1.994

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** HUARTE S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Consiste en la reurbanización del espacio ubicado frente a la entrada principal del edificio Sede de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Se ha construido una gran plataforma de pavimento basáltico según un plano uniforme que ordena la zona peatonal del entorno de edificio de la A.P.B. y del acceso a la pasarela.

La calzada de circulación portuaria se reconstruye con adoquín granítico según un nuevo trazado acorde a la geometría de la plaza.

El encuentro entre ambos pavimentos se resuelve mediante unas piezas especiales de basalto de forma prismática.

Las hileras de plátanos existentes se han mantenido y su base se ha resuelto mediante alcorques metálicos de forma circular.

La iluminación general se ha resuelto a partir de cinco torres de 16 m. de altura.

**PRESUPUESTO:** 197.986.417.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 23 Enero, 1.995



Puerta de la Paz

**PROYECTO:** Urbanización Portal de la Pau Fase II

**FECHA DE APROBACION:** 2 Mayo, 1.995

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 2 Mayo, 1.995

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** HUARTE, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende la urbanización del espacio frente al embarque de las golondrinas, y en la zona frente al edificio de aduanas hasta la rotonda del acceso al Muelle de Barcelona.

Constituye la continuidad y remate del pavimento basáltico iniciado en la primera fase.

Se construye además un embarcadero para las golondrinas con pavimento de madera de bolondo aserrado sobre una estructura en voladizo también construida en la misma madera.

**PRESUPUESTO:** 199.351.242.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** Febrero, 1.996

### ***3.5.2. Muelle de Bosch i Alsina***

**PROYECTO:** Módulo de Información I

**FECHA DE APROBACION:** 20 Mayo, 1.994

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 1 Junio, 1.994

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** OCP, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Consiste en una edificación de planta sensiblemente triangular, construida en estructura metálica, cerramiento de madera y cubrición con lona destinado a puesto de Información al público.



Muelle de Bosch i Alsina

Incluye persiana de cierre en aluminio, instalación eléctrica, alarma, acometidas, etc.

Está situado en el Muelle de Bosch i Alsina junto al Dispensario de la A.P.B..

PRESUPUESTO: 15.048.658.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 14, Septiembre 1.994

**PROYECTO: Módulo de Información II**

FECHA DE APROBACION: 20 Mayo, 1.994

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 1 Junio, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: OCP, S.A.

DESCRIPCION DE LAS OBRAS:

Consiste en una edificación de planta sensiblemente triangular, construida en estructura metálica, cerramiento de madera y cubrición con lona destinado a puesto de Información al público.

Incluye persiana de cierre en aluminio, instalación eléctrica, alarma, acometidas, etc.

Está situado en el Muelle de Bosch i Alsina junto al edificio del Portal de la Pau.

PRESUPUESTO: 15.048.658.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 14, Septiembre 1.994

### ***3.5.3. Muelle de España***

**PROYECTO: Urbanización del Muelle de España**

FECHA DE APROBACION: 17 Abril, 1.991

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 29 Julio, 1.991

EMPRESA ADJUDICATARIA: ENTRECANALES Y TAVORA, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Consiste en la urbanización a nivel de Infraestructura del área del Muelle de España limítrofe al Muelle de Bosch i Alsina. Incluye la construcción de 2 grandes rampas interconectadas por un puente de estructura metálica con pavimento de madera de Bolondo, así como la pavimentación de 2 franjas de 12m. de ancho siguiendo el borde del muelle en adoquín granítico.

PRESUPUESTO: 609.391.356

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 20 Mayo, 1.993

**PROYECTO: Pavimentación del parque del Istmo del Muelle de España**

FECHA DE APROBACION: 26 Junio, 1993

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 28 Junio, 1.993

EMPRESA ADJUDICATARIA: ENTRECANALES Y TAVORA, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende la pavimentación en adoquín cerámico, acabados y jardinería del proyecto de Urbanización del Muelle de España, asimismo se construyen dos marquesinas en acero cortén y cristal laminado que enmarcan el acceso al puente existente, y donde se apoyan los proyectores que lo iluminan.

PRESUPUESTO: 204.732.905.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 31 Octubre , 1993



Muelle de España

**PROYECTO:** **Reordenación parcial de los muelles de Bosch i Alsina y España**

FECHA DE APROBACION: 22 Junio, 1.992

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 22 Septiembre, 1.992

EMPRESA ADJUDICATARIA: HUARTE, S.A.

DESCRIPCION DE LAS OBRAS:

Comprende la remodelación del área comprendida entre el Muelle de España, calzada de acceso al Muelle de España, calzada de circulación portuaria y Dispensario de la A.P.B.

Incluye realineación en cota del terreno, pavimentación en adoquín granítico, jardinería y alumbrado público.

PRESUPUESTO: 197.638.318.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 20 Mayo, 1.993

**PROYECTO:** **Proyecto Básico y de Ejecución de un hangar en el Muelle de España**

FECHA DE APROBACION: 25 Noviembre, 1.992

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 1 Junio, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: ENTRECANALES Y TAVORA

DESCRIPCION DE LAS OBRAS:

Las obras consistieron en la construcción de un hangar semienterrado para el almacenaje de pequeñas embarcaciones del A.C.N.B y A.C.M.B.

El concepto del diseño es el de la formación de un volumen bajo la cubierta abovedada situada entre las cotas 2,40 y 3,40 y sobre la cual se realizan las obras de urbanización de la plaza entre el Centro Comercial y las Salas Multicines. A efectos de conseguir el máximo gálibo, se construyó bajo el nivel freático a la cota - 2,80 una losa armada sobre los encepados de los pilotes prefabricados. Dicha losa va empotrada a los laterales formados por pantallas armadas que cierran el vaso de la excavación.

Para el soporte del techo abovedado se dispuso de una retícula de pilares circulares de hormigón armado visto situados cada 7,50 m.

El techo está construido con un forjado reticular de hormigón armado del que destaca un voladizo de 2 m. de hormigón visto en la fachada mar.

En las zonas del volumen edificado que no se destinaban a almacén se construyó un forjado reticular de hormigón armado intermedio para conseguir 2 plantas.

Los cerramientos son de muro cortina en la fachada frente al mar y en los laterales hasta la mitad de su profundidad. La fachada posterior que da a la rampa de acceso al parking es maciza hasta el forjado acabándose el resto con el mismo sistema de muro cortina.

Por último la obra contempla las acometidas de instalaciones eléctricas y de agua. La red de saneamiento se soluciona mediante pozos de bombeo situados en los laterales del hangar y enterrados.

PRESUPUESTO 198.679.896

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 9 Marzo, 1.994

**PROYECTO:** Proyecto modificado de una pasarela de acceso al Muelle de España

FECHA DE APROBACION: 12 Abril, 1.993

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 5 Mayo, 1.993

EMPRESA ADJUDICATARIA: FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS

DESCRIPCION DE LAS OBRAS:

Construcción de la pasarela de conexión entre el Moll de la Fusta y el Muelle de España.

El diseño de la pasarela se ha concebido como una plataforma de ancho variable (de 8 a 30 m.) y de 350 m. de longitud apoyada sobre una retícula de estructura de acero y hormigón, cimentada mediante pilotes con



Pasarela de acceso al Muelle de España

camisa metálica.

En estos 350 m. longitudinales existen dos puntos de apertura que son el tramo móvil y el tramo giratorio.

El tramo giratorio se sitúa en una pasarela elevada sobre la plataforma antes descrita y de 80 m. de longitud.

Esta pasarela está construida con estructura metálica de pilares circulares y una viga cajón en sentido longitudinal arrastrándose transversalmente cada metro con perfiles metálicos,

Los dos tramos centrales de 7'50 m. cada uno son giratorios para permitir el paso para embarcaciones menores. Cuando la zona giratoria esta cerrada también es posible el paso de embarcaciones de pequeño gálbo (menor 4,5 m.)

El tramo móvil lo constituye una plataforma metálica de 70 m. de longitud y que se desplaza sobre los encepados de su base según un par rotor y polea que le proporciona el movimiento para recorrer los 40 m. de abertura.

**PRESUPUESTO:** 790.107.389.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 20 Septiembre, 1994

**PROYECTO:** **Pavimentación y acabados de la pasarela de acceso al Muelle de España**

**FECHA DE APROBACION:** 31 Mayo, 1.994

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 2 Junio, 1.994

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** INDUSTRIAS ESTEBA S.A. Y ALBERCH, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Consiste en la pavimentación con madera de Bolondo de toda la superficie de la pasarela tanto en las zonas de hormigón como en la parte de estructura metálica.

Se trata de tablonces de Bolondo colocados en sentido longitudinal y de escuadrias 120-40 cm. con juntas longitudinales de 1 cm. de espesor y con las testas enfrentadas en el sentido transversal.

Se han colocado mediante unos tacos de material expoxidico que recibe los tablonos lateralmente, provocando la junta longitudinal de 1 cm. y separando la cara inferior del tablón del suelo para permitir su ventilación y esorrentía del agua de lluvia.

**PRESUPUESTO:** 86.812.419.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 25 de Octubre de 1994 (suministro) y 22 de Agosto de 1994 (colocación)

**PROYECTO:** **Mobiliario Urbano de la pasarela de acceso al Muelle de España**

**FECHA DE APROBACION:** 31 Mayo, 1.994

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 2 Junio, 1.994

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** ADINOX, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

El mobiliario urbano que se ha colocado en la pasarela lo forman bancos, barandillas, mamparas y papeleras.

Todo se ha construido con acero inoxidable chorreado con bola de vidrio y lacado como material base.

Las barandillas se han distribuido longitudinalmente en todos los tramos rectos del recorrido y en su diseño se han reforzado las lineas horizontales (pletinas de 40 cm. de ancho) sobre las verticales (montantes situados cada 1,25).

Los bancos se conforman con una estructura ortogonal de acero inoxidable sobre la cual, en la zona de asiento y respaldo, se ha colocado un enlistonado de Bolondo.

Cerrando el espacio de los bancos se han construido unas mamparas acristaladas con marco de acero inoxidable y de altura variable desde 90 a 150 cm.

Las papeleras que se han repartido en el recorrido son cilíndricas y pintadas en gris metalizado.

**PRESUPUESTO:** 46.100.010.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 20 Septiembre, 1994

**PROYECTO:** Luminarias de la pasarela de acceso al Muelle de España

**FECHA DE APROBACION:** 31 Mayo, 1.994

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 2 Junio, 1.994

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** CALDERERIA DELGADO S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Construcción de 5 grandes pórticos constituidos por pilares de base rectangular y situados cada 10 m. y que soportan una "jácena" que discurre longitudinalmente formando una onda con curvas cóncavas y convexas.

Dicha jácena que está abierta en su parte inferior contiene una doble línea de fluorescencia con una tapa difusora formada por una rejilla de acero inoxidable.

Los pilares son de acero al carbono protegidos con pintura anticorrosiva y acabados en gris metalizado. Las jácenas están construidas con chapa de acero inoxidable chorreada con bola de vidrio y lacada.

La longitud total de dicha estructura es de 388 m. subdivididos en 5 pórticos. Dos pórticos en cada una de las 2 plataformas que rodean la pasarela elevada y un quinto pórtico en el tramo móvil.

**PRESUPUESTO:** 91.856.000.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 20 Septiembre, 1994

**PROYECTO:** Urbanización del espacio entre el Imax y el Centro del Mar

**FECHA DE APROBACION:** 10 Diciembre, 1.992

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** Abril, 1.993

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** OCP, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Este Proyecto comprende la urbanización de la zona que rodea el Cine Imax. Tiene tres zonas claramente diferenciadas:

- Aparcamiento de autobuses (17 plazas) pavimentado en adoquín granítico.
- El área frente fachada principal del Cine Imax. Contiene 2 subzonas, una pavimentada en madera de Bolondo prevista para su uso como terraza Bar y otra pavimentada con adoquín cerámico prevista para colas de entrada al cine.
- Las áreas lateral y posterior. Se pavimentan en adoquín cerámico y reciben las salidas de emergencia del cine.

La iluminación se ha confiado a proyectores en grupos de 2 ó 4 sobre báculos de 8 m. También se han dispuesto luces empotradas en el suelo.

**PRESUPUESTO:** 173.670.436.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 29 Diciembre, 1994

**PROYECTO:** **Urbanización del espacio destinado a plaza entre el Centro del Mar y el Centro Comercial**

**FECHA DE APROBACION:** 10 Diciembre, 1.992

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** Abril, 1.993

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** ENTRECANALES Y TAVORA S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende la plaza de planta sensiblemente rectangular existente entre las alineaciones que definen el edificio del Centro Comercial del Muelle de España y las Salas Multicine, siendo su principal peculiaridad la sección transversal cóncava en el centro y convexa en los lados cercanos a las edificaciones.

En el subsuelo de esta plaza se hallan las estructuras de cubrición del aparcamiento subterráneo del Muelle de España y del hangar del Muelle de España, así como la infraestructura de la fuente ornamental del Muelle de España.



Urbanización Muelle de España

Incluye la creación de infraestructuras de drenaje, pavimentación en adoquín cerámico, construcción de jardineras, plantación de arbolado y alumbrado urbano mediante farolas singulares, etc.

**PRESUPUESTO:** 291.047.028.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 31 Diciembre, 1994

**PROYECTO:** **Urbanización Muelle de España Fase II**

**FECHA DE APROBACION:** 10 Junio, 1.994

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 15 Junio, 1.994

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** ENTRECANALES Y TAVORA S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Incluye la urbanización de 3 áreas claramente diferenciadas:

- Calzada de acceso al Muelle de España (parcial) pavimentada en aglomerado negro incluso infraestructuras de drenaje.
- Calzada perimetral del Muelle de España (parcial) pavimentada en adoquín granítico.
- Passeig d'Itaca, situado sobre el aparcamiento subterráneo del Muelle de España, con sus elementos ornamentales.

**PRESUPUESTO:** 242.604.985.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 18 de Abril de 1994

**PROYECTO:** **Zona de servicio hangar-muelle de España y bordes muelle**

**FECHA DE APROBACION:** 16 Mayo, 1.994

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 1 Junio, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: ENTRECANALES Y TAVORA, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende la demolición y reposición a nueva cota de los pavimentos alrededor del hangar del Muelle de España (en concesión a los Reales Clubs Náutico y Marítimo) y la demolición de pavimentos y construcción de capas de subbase y base de una franja de 12 m. de ancho paralela al cantil del Muelle de España, frente a las concesiones de Odisea 2000, Mundo Submarino y Cine Imax.

PRESUPUESTO: 99.563.424.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 15 Diciembre, 1994

**PROYECTO: Fuente Ornamental de Muelle de España**

FECHA DE APROBACION: 13 Mayo, 1.994

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 1 Junio, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: MEDITERRANEA INSTALACIONES Y MONTAJES, S.L.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende la construcción de una fuente ornamental de agua pulverizada en la Plaza entre el Centro Comercial y el Centro del Mar. Esta fuente tiene un caudal aproximado de 60l/s.

El proyecto incluye bombas, instalación eléctrica e hidráulica, boquillas y lámparas, para funcionamiento nocturno.

PRESUPUESTO: 23.749.148.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 6 Marzo, 1.995

**PROYECTO: Iluminación Muelle de España**

FECHA DE APROBACION: 16 Mayo, 1.994

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 20 Mayo, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: ENTRECANALES Y TAVORA, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Este proyecto comprende la iluminación de una amplia área del Muelle de España que entre otros incluye:

- Parte de la calzada de acceso al muelle
- Calzada perimetral junto cantil del muelle
- Paso deprimido bajo la plaza entre el Centro Comercial y el Centro del Mar, frente al acceso al parking del Centro Comercial.

PRESUPUESTO: 29.149.526

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 16 Abril, 1995

**PROYECTO: Jardinería Muelle de España**

FECHA DE APROBACION: 13 Mayo, 1.994

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 1 Junio, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: ENTRECANALES Y TAVORA, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende la plantación de diversas especies vegetales en el Muelle de España, principalmente:

- Enebras de la Miera
- Palmeras
- Tipoanas

PRESUPUESTO: 14.844.353.-

FECHA FINAL DE LA OBRA: 18 Abril, 1995

**PROYECTO: Mobiliario Urbano del Muelle de España**

FECHA DE APROBACION: 16 Mayo, 1.994

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 1 Junio, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: ENTRECANALES Y TAVORA, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende el suministro y la colocación de mobiliario urbano en diversas áreas del Muelle. En particular:

- Banco barandilla en chapa metálica y granito pulido
- Conos para la protección de esperas en la plaza sobre el aparcamiento subterráneo
- Fitones
- Jardineras
- Etc.

Todos estos elementos son de diseño específico para el Muelle de España y se construyen a la unidad.

PRESUPUESTO: 85.560.631.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 15 Febrero, 1995

**PROYECTO: Señalización y regulación del tráfico de acceso en el Muelle de España**

FECHA DE APROBACION: 15 Enero, 1995

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 13 Marzo, 1.995

EMPRESA ADJUDICATARIA: SAINCO TRAFICO Y RAVSA

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Este proyecto desarrolla los acuerdos alcanzados en materia de movilidad vial con el Ayuntamiento de Barcelona. En particular contempla:

- Señales de información relativas al estado de los aparcamientos en el Port Vell.
- Carril reversible en el Muelle de España. Las señales informativas, balizas, etc.
- Regulación semafórica de diversos cruces.
- Creación de un centro de control de tráfico en el Port Vell.
- Regulación del acceso a la calzada de circulación portuaria.

PRESUPUESTO: 185.835.076.-

FECHA FINAL DE LA OBRA: 24 Agosto, 1.995

**PROYECTO: Urbanización Muelle de España Fase III**

FECHA DE APROBACION: 15 Febrero, 1.995

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 22 Febrero, 1.995

EMPRESA ADJUDICATARIA: ENTRECANALES Y TAVORA, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Esta obra comprende el acabado del Passeig d'Itaca, es decir, el área situada sobre el aparcamiento subterráneo comprendida aproximadamente entre las fachadas del Centro del Mar y el vial de acceso al Muelle de España.



Muelle del Depósito

Consiste en la pavimentación del espacio antes descrito con madera de Bolondo y losas de granito, y la formación de una marquesina de estructura metálica y cubrición en madera de Bolondo.

A fin de evitar sobrecargas a la losa del aparcamiento subterráneo se han montado los pavimentos con diversos sistemas flotantes que permiten el drenaje de la plaza por un plano inferior.

**PRESUPUESTO:** 199.310.435.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 29 Junio, 1.995

### ***3.5.4. Muelle del Depósito***

**PROYECTO:** Reordenación de la Plaza Pau Vila

**FECHA DE APROBACION:** 22 Junio, 1.992

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 20 Julio, 1.992

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** HUARTE, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Este proyecto consiste en la reordenación y pavimentación de la plaza del mismo nombre, en cuyo subsuelo se encuentra el aparcamiento subterráneo del Paseo Juan de Borbón.

Incluye rellenos, formación de los viales que prolongan los correspondientes al paseo Juan de Borbón pavimento de acera en piedra artificial y aglomerado en color rojo, ajardinado de diversas zonas, mobiliario urbano, drenaje con canales superficiales, alumbrado público, etc.

**PRESUPUESTO:** 217.619.834.-

**FECHA FINAL DE LA OBRA:** 20 Mayo, 1.993

**PROYECTO: Reordenación de los muelles del Comercio y Depósito**

FECHA DE APROBACION: 22 Junio, 1.992

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 20 Julio, 1.992

EMPRESA ADJUDICATARIA: HUARTE, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Este proyecto comprende la reordenación del área descrita en su título.

Incluye pavimentación en losas de granito del área frente a los antiguos Almacenes Generales, (Palau de Mar) pavimentación en adoquín granítico del área frente a su fachada Norte, pavimentación en aglomerado rojo del área del Muelle del Comercio entre el vial (pas sota muralla) y el antiguo cantil (ver proyecto modificado del proyecto de reforçament del Moll del Dipòsit), mobiliario urbano, alumbrado público, arbolado, etc.

PRESUPUESTO: 218.945.567.-

FECHA FINAL DE LA OBRA: 29 Noviembre, 1.995

**PROYECTO: Modificado del refuerzo del Muelle del Depósito**

FECHA DE APROBACION: 25 Noviembre, 1.992

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 3 Febrero, 1.993

EMPRESA ADJUDICATARIA: HUARTE, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Este proyecto comprende:

- Refuerzo del Muelle del Depósito en una longitud aproximada de 110 m. mediante una berma de escollera



Muelle de la Barceloneta

submarina.

- Ensanchamiento del muelle mediante una estructura de vigas y pilotes que cubre la antedicha berma.

Incluye la pavimentación de la nueva zona ganada al mar así como su dotación de mobiliario urbano y diversos elementos de alumbrado público.

PRESUPUESTO: 221.419.982.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 10 Septiembre, 1993

### ***3.5.5. Muelle de la Barceloneta***

**PROYECTO:** Reordenación del Paseo Nacional, Muelle de la Barceloneta y Muelle del Reloj

FECHA DE APROBACION: 19 Septiembre, 1.990

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 25 Febrero, 1.991

EMPRESA ADJUDICATARIA: HUARTE, S.A.

#### **DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende la pavimentación, drenaje, iluminación, arbolado y mobiliario urbano del área que describe el título del proyecto (actualmente Paseo Joan de Borbó), desde las fachadas de las edificaciones de la Barceloneta hasta el cantil del Muelle. La pavimentación se ha efectuado mediante baldosas de mortero prensado (lado aceras), piedra artificial y aglomerado rojo (lado mar) y adoquín granítico.

PRESUPUESTO: 738.520.600.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 28 Octubre, 1.992



Muelle Nuevo

### **3.5.6. Muelle Nuevo**

**PROYECTO:** Muelle de armamento para embarcaciones menores

FECHA DE APROBACION: 21 Noviembre 1988

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 30 Octubre, 1.989

EMPRESA ADJUDICATARIA: FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Debido a la actuación del Port Vell, que contempla la instalación de una área técnica de reparación de pequeñas embarcaciones, en el Muelle Nuevo donde (después del traslado de Vulcano), ya existen dos diques separados entre sí, los cuales conforman el área citada para varada de barcos y es por lo que este proyecto contempla el cierre por los testeros de dichos diques que a su vez contienen las grúas y cuyas características principales son:

cierre de cajones sumergidos de hormigón armado, dragado del fondo y descarga de escollera como base de los cajones conformando los huecos necesarios para las grúas de varado (travelifts).

PRESUPUESTO: 108.534.207.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 2 Diciembre, 1.991

**PROYECTO:** **Habilitación de zona de reparación para pequeñas embarcaciones**

FECHA DE APROBACION: Octubre de 1988

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 30 Octubre, 1.989

EMPRESA ADJUDICATARIA: FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES

DESCRIPCION DE LAS OBRAS:

A fin de crear una explanada de grandes dimensiones necesaria para las actividades de reparación de embarcaciones deportivas en la nueva "área técnica", se procede al relleno del espacio creado al unir por sus testeros los diques preexistentes en el Muelle Nuevo.

Dicho relleno se efectúa mediante terraplen con lecho de escollera y se acaba en aglomerado asfáltico negro.

PRESUPUESTO: 106.644.990.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 25 Noviembre, 1.991

**PROYECTO :** Instalaciones de maquinaria naval en el Muelle Occidental

FECHA DE APROBACION: 25 Septiembre, 1.989

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 30 Octubre, 1.989

EMPRESA ADJUDICATARIA: GRUPO 2, S.A.

DESCRIPCION DE LAS OBRAS:

Debido a la actuación del Port Vell, que contempla la instalación de un área técnica de reparación de pequeñas embarcaciones, en el edificio que ocupa actualmente la empresa Talleres Nuevo Vulcano, S.A. se traslada desde su actual sede en el Muelle Nuevo a una nueva ubicación en el Muelle Occidental, al lado del dique seco, por lo que se debe construir una nueva nave cuyas características principales son: estructura metálica, cubierta de fibrocemento y cerramientos mixtos de fibrocemento y bloque de hormigón, cimentación de pilotes y zapatas.

PRESUPUESTO: 82.860.170.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 10 Julio, 1.990

**PROYECTO:** **Tinglado para carpintería naval en el Muelle de Levante**

**FECHA DE APROBACION:** 30 Octubre, 1.989

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 30 Noviembre, 1.989

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** CONSTRUCCIONES GILA, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Debido a la actuación del Port Vell, que contempla la ubicación de los edificios de la Marina Port Vell, en la calle Varadero la empresa Astilleros Viudes, S.A. y otras, se debe trasladar a una nueva ubicación en el Muelle de Levante para lo cual se construye una nave cuyas características principales son: estructura de hormigón armado prefabricado, cerramientos de bloque a toda altura (18 m.), cubierta de fibrocemento con lucernarios y entreplanta para oficinas. La cimentación se efectúa a base de zapatas de hormigón armado corridas a toda su longitud y arriostradas.

**PRESUPUESTO:** 96.740.406.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 21 Junio, 1.991

**PROYECTO:** **Pantalán para Travelift del taller de carpintería naval en el Muelle de Levante**

**FECHA DE APROBACION:** 2 Julio, 1.990'

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 25 Junio, 1.991

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Debido a la actuación del Port Vell, que contempla la ubicación de los edificios de la Marina Port Vell, en la calle Varadero la empresa Astilleros Viudes, S.A. y otras, se debe trasladar dichos a una nueva ubicación en el Muelle de Levante para lo cual a continuación de la construcción de la nueva nave, también se construyen

los Pantalanes para el Travelift o grúa de varada de pequeñas embarcaciones, cuyas características principales son: dos pantalanes de hormigón armado, apoyados sobre pilotes hincados en el fondo de la dársena (sistema tubo funda)

**PRESUPUESTO:** 59.866.195.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 25 Noviembre, 1.991

**PROYECTO:** Cimentación para carriles de grúas en el Muelle de Cataluña

**FECHA DE APROBACION:** 23 Marzo, 1.990

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 23 Marzo, 1.990

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Debido a la actuación del Port Vell, que contempla la instalación de una área técnica de reparación de embarcaciones menores, la empresa Talleres Nuevo Vulcano, S.A., se traslada desde su edificio actual en el Muelle Nuevo, al Muelle Occidental y en la zona Norte de dicho muelle, está el Muelle de Cataluña, en el cual se deben de construir unos carriles para grúas, en sustitución de los carriles grúas que existen frente la nave del Muelle Nuevo y cuyas características principales son: dos carriles para grúas a toda la longitud del Muelle de Cataluña, galería de servicios de pequeñas dimensiones para ubicar dentro de la misma las instalaciones necesarias para el uso de reparación de barcos y los servicios de las propias grúas con cimentación a base de pilotes hincados.

**PRESUPUESTO:** 29.168.540.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 15 Julio, 1.990



Muelle de Pescadores

### ***3.5.7. Muelle de Pescadores***

**PROYECTO:** Proyecto de pantalanos para pescadores en el Muelle de Baleares.

**FECHA DE APROBACION:** 28 Octubre 1.991

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 28 Octubre, 1.991

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Debido a la actuación del Port Vell, que contempla la construcción de los edificios y pantalanos para Marina Port Vell ubicados en la calle Varadero y Muelle de Barceloneta y Reloj, y en este último muelle se deben trasladar los pescadores hacia el Muelle de Baleares, para lo cual se han de construir unos pantalanos cuyas características principales son: pantalanos de hormigón con faldones antimareas y de atraque, instalaciones necesarias para su uso y cimentación a base de pilotes hincados al fondo de la dársena (tipo tubo funda)

**PRESUPUESTO:** 163.192.045-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 10 Febrero, 1.993

### ***3.5.8. Paseo Nacional***

**PROYECTO:** Implantación de galería de servicios para el Port Vell de Barcelona

**FECHA DE APROBACION:** 11 Julio, 1.990

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 17 Diciembre, 1.990



Paseo Nacional

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Esta obra ha consistido fundamentalmente en la excavación, preparación del terreno y colocación de módulos de hormigón prefabricados a lo largo de un trazado de 2.800 m. de galería y en la construcción in situ de los pozos de registro. Posteriormente se han colocado en su interior los tubos y herrajes requeridos para las conducciones de electricidad, telefonía, señales y aguas residuales. Finalmente se han colocado las tapas también prefabricadas sobre las cuales se ha tendido el pavimento correspondiente.

**PRESUPUESTO:** 324.136.065

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 11 Diciembre, 1.993

**PROYECTO:** Pavimentación de las calzadas del Paseo Nacional

**FECHA DE APROBACION:** 3 Febrero, 1.993

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 3 Febrero, 1.993

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** HUARTE, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Comprende la pavimentación en aglomerado y medianas en panot de las calzadas del Paseo Nacional. Incluye construcción de las antedichas medianas mediante bordillos graníticos y losetas de mortero comprimido con vados para minusválidos de granito.

**PRESUPUESTO:** 216.104.353.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 20 Mayo, 1.993

**PROYECTO: Módulo de servicios I**

FECHA DE APROBACION: 20 Junio, 1.994

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 1 Junio, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: OCP, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Consiste en una edificación de planta sensiblemente triangular, construida en estructura metálica, cerramiento de madera y cubrición con lona destinado al uso de Quiosco de prensa.

Incluye persiana de cierre en aluminio, instalación eléctrica, alarma, acometidas, etc.

Está situado en el Paseo Juan de Borbón, frente a la calle Almirante Cervera.

PRESUPUESTO: 16.046.037.-

FECHA FINAL DE LAS OBRAS: 14 Septiembre , 1994

**PROYECTO: Módulo de Aseos Públicos**

FECHA DE APROBACION: 20 Mayo 1994

FECHA ADJUDICACION OBRAS: 1 Junio, 1.994

EMPRESA ADJUDICATARIA: OCP, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Consiste en una edificación de planta sensiblemente triangular, construida en estructura metálica, cerramiento de madera y cubrición con lona destinado al uso de Aseos Públicos.

Incluye Puertas con mecanismo de apertura por monedas, instalación eléctrica, alarma, acometidas, etc.



Plaza del Mar

Está situado en el Paseo de Juan de Borbón frente a la calle Almirante Aixada.

**PRESUPUESTO:** 18.342.762.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 14 Diciembre 1994

**PROYECTO:** **Módulo de Servicios II**

**FECHA DE APROBACION:** 20 Mayo, 1.994

**FECHA ADJUDICACION OBRAS:** 1 Junio, 1.994

**EMPRESA ADJUDICATARIA:** OCP, S.A.

**DESCRIPCION DE LAS OBRAS:**

Consiste en una edificación de planta sensiblemente triangular, construida en estructura metálica, cerramiento de madera y cubrición con lona destinado al uso de Quiosco de Bar.

Incluye persiana metálica de cierre, instalación eléctrica, instalación de agua, alarmas, etc.

Está situado en el Paseo Juan de Borbón, frente a la calle de San Carlos.

**PRESUPUESTO:** 16.046.037.-

**FECHA FINAL DE LAS OBRAS:** 14 Septiembre 1994

### ***3.6.- Traslado de las concesiones existentes***

En el Plan Especial del Port Vell, se especifica lo siguiente:

"Existen determinados enclaves, la titularidad de los cuales se expresa a continuación que, o bien permanecen o bien se llega a acuerdos para su traslado

y, en su caso, será necesario iniciar los trámites adecuados para sus nuevos emplazamientos de acuerdo con la normativa aplicable.

Los enclaves citados son los siguientes: una parcela de terreno de 1.095 m<sup>2</sup> de superficie, adscrita, en su día, al Ministerio de Educación y Ciencia y, en la actualidad, adscrita y traspasada a la Universidad de Barcelona, mediante el Real Decreto 305/1985, de 6 de febrero. Dicha parcela se encuentra ubicada en el ángulo entre los Muelles de España y Bosch y Alsina y la parcela cedida a la Escuela de Náutica, según se desprende de su hoja registral (volumen 715, libro 479, folio 88, finca nº 21.018, del Registro de la Propiedad nº 1 de Barcelona). La Escuela de Náutica ubicada en una porción de terreno de forma rectangular, con una superficie de 500 m<sup>2</sup> y situada en el Muelle de España, según se infiere de su hoja registral (volumen 1218, libro 67, folio 77, finca nº 2.367 del Registro de la Propiedad nº 1 de Barcelona). La Escuela de Náutica se encuentra adscrita actualmente al Ministerio de Transporte, Turismo y comunicaciones. Y, finalmente, el Instituto de Ciencias del Mar, perteneciente al Organismo Autónomo del Estado "Centro Superior de Investigaciones Científicas se trata de una parcela de 2.688 m<sup>2</sup> situada al lado de los antiguos baños de San Sebastián (volumen 1.581, libro 50, folio 40, finca nº 1.370 del Registro de la Propiedad nº 1 de Barcelona)."

En relación con el traslado de estos "enclaves", previsto por el propio Plan Especial, la situación actual es la siguiente:

i) La parcela adscrita y traspasada a la Universidad de Barcelona y la Escuela Náutica continúan en la misma ubicación, sin que se haya cumplido lo determinado por el Plan. La Gerencia inició conversaciones con el rectorado de la Universidad Politécnica de Catalunya y la Universidad de Barcelona, a quienes están afectadas las dos concesiones, para negociar su posible traslado al muelle de Levante, 1ª alineación, unificando las dos y subvencionando incluso el traslado, sin que hasta el momento se haya llegado a un acuerdo con la Autoridad Portuaria de Barcelona que se encargó de continuar las negociaciones iniciadas por Port 2.000.

ii) En cuanto al Instituto de Ciencias del Mar, está previsto su traslado al Parque Biomédico del Besos.

Respecto a las concesiones situadas en el ámbito del Port Vell que era necesario trasladar para poder llevar a cabo la remodelación prevista por el Plan Especial, a pesar de que en dicho Plan se había previsto la facultad expropiatoria como sistema de actuación, no fue necesario utilizarla, al haberse llegado a acuerdos amistosos con la mayor parte de los concesionarios para ubicarse en otras localizaciones que no afectarían el desarrollo urbanístico contemplado en el planeamiento. Sin embargo, no puede negarse que cada uno de los traslados requirió unas muy laboriosas negociaciones, dado lo complicado y costoso que resulta el traslado de empresas asentadas durante muchos años en un emplazamiento determinado.

Las concesiones del P.A.B. afectadas por el Plan Especial, que fue necesario trasladar, fueron las siguientes:

\* **Astilleros Viudes.** Esta empresa estaba situada en la calle Varadero, donde disponían de una nave de 690 m<sup>2</sup>. Además tenían en concesión un embarcadero y una explanada de 5.614 m<sup>2</sup> en el Muelle de Reloj, así como 1.380 m<sup>2</sup> en otra nave situada en el muelle de Levante. Después de un largo proceso de negociaciones esta empresa se trasladó al Muelle de Levante donde concentró todas sus actividades, después de que se le hubiera construido una nueva nave de 1.800 m<sup>2</sup> adicional, con su explanada correspondiente de 3.275 m<sup>2</sup>., además de la ya existente y un nuevo pantalán en el que se instaló un travellift.

\* **Talleres Labor.** Tenían en concesión 523 m<sup>2</sup> en el Muelle del Reloj y se trasladaron al Muelle de Levante donde se les facilitó un espacio de xx en el interior de otra nave que se reacondicionó para adaptarla a las necesidades de la empresa.

\* **Talleres Nuevo Vulcano.** Ocupaban una superficie de 5.237 m<sup>2</sup> de talleres, repartidos entre los muelles Nuevo y Occidental. Las instalaciones que tenía esta empresa en el Muelle Nuevo se pasaron al Muelle Occidental, donde ya realizaban una parte de sus actividades. En este muelle se les construyó una nave de 2.400 m<sup>2</sup> y además se les concedieron 31.250 m<sup>2</sup> de superficie y Naves. En el Muelle de Catalunya, se les construyeron unos carriles para grúas.

\* **Apostolado del Mar.** Esta Institución utilizaba un edificio propiedad del puerto en la calle Varadero que tuvieron que desalojar, siendo trasladados a otro edificio,

igualmente propiedad del P.A.B. situado en el muelle de San Beltran.

\* **Talleres Nautilus.** Estaban situados en el Muelle de Levante donde ocupaban una nave de 1.150 m<sup>2</sup>. Fueron trasladados a otra nave en el mismo muelle.

\* **Talleres Pons.** Se trasladaron a su antiguo emplazamiento junto a la torre de San Sebastián, al interior de la gran nave restaurada en el interior de la concesión de la Marina 92.

\* **Astilleros Millans.** Tenían una concesión de 545 m<sup>2</sup> en el Muelle del Reloj donde se habían construido una nave una nave. Después de haber sido indemnizados, se trasladaron fuera del puerto.

\* **Instituto Social de la Marina.** Ocupaban un edificio situado en la calle Varadero. Fueron trasladados provisionalmente a otro edificio situado en la misma calle que dejaron al cabo de tres meses para situarse fuera del recinto portuario, en la sede definitiva que se habían construido al final del Paralelo.

### **3.7.- Promoción de nuevas concesiones**

"...el Puerto Autónomo de Barcelona, entidad urbanística especial, podrá ejecutar las determinaciones del Plan Especial directamente o mediante concesiones administrativas, de entre los usos admitidos por el planeamiento y el detallado en cada ámbito por el Estudio de Detalle, mediante concurso público, según está previsto en los artículos 211 y 212 del Reglamento de Gestión Urbanística, en relación con lo dispuesto en las Leyes de Puertos, de Régimen Financiero de los Puertos Españoles, sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía y en el Decreto 2.407/78 referente al Puerto Autónomo de Barcelona".

De esta forma da vía libre a las concesiones el Plan Especial del Port Vell, fórmula por otra parte ya prevista y ampliamente utilizada por estar incluida en la normativa portuaria.

El Plan, como ya se ha expuesto anteriormente, contempla la obtención a través de este sistema de "las fuentes de inversión privadas (I.P.), constituidas por los adjudicatarios o concesionarios de determinados sectores o explotaciones".

Una de las tareas principales de la Gerencia fue precisamente la de atraer la inversión privada hacia este gran proyecto de recuperación del puerto para un uso público, el cual no hubiera podido realizarse sin la participación de inversores privados que incorporaran su capital y su "know how" en todas las áreas ajenas a la experiencia del Puerto Autónomo de Barcelona, impulsor de la remodelación del área del Port Vell.

Siguiendo las directrices del Plan Especial, anteriormente descritas, se procedió a otorgar las concesiones siguientes:

#### **Ambito I. (Muelle de Barcelona)**

**Concesión: TRADE CENTER**

#### **Ambito III. (Muelle de España)**

**Concesión: CENTRO COMERCIAL**

**Concesión: CENTRO DEL MAR**

**Concesión: IMAX**

**Ambito IV. (Muelle del Depósito)**

**Concesión: ALMACENES GENERALES DEL COMERCIO**

**Ambito VI. (Muelle del Reloj)**

**Concesión: MARINA**

**Ambitos VIII. (Muelle Nuevo) y X. (Muelle de Pescadores)**

**Concesión: AREA TECNICA DE REPARACION DE EMBARCACIONES**

**Ambito XI. (Paseo Nacional)**

**Concesión: APARCAMIENTO SUBTERRANEO**

### ***3.7.1. Concursos de adjudicación***

La preparación de los concursos, es decir el Pliego de Bases, el de Condiciones Generales y de Condiciones Particulares Económico-Administrativas, el análisis y selección de las ofertas, la preparación y otorgamiento de los contratos de las concesiones administrativas, la atención a las numerosas peticiones de los concesionarios y el control de las concesiones, ha constituido, junto con el control de los proyectos y obras, el núcleo central de la actividad de la Gerencia.

Los servicios técnicos y jurídicos de Port 2000 tuvieron que realizar un gran esfuerzo desde el principio, ya que se pretendió dar la máxima prioridad al otorgamiento de las concesiones con el objetivo de no dilatar el inicio de la ejecución de las inversiones previstas para el sector privado.



Aparcamiento subterráneo en el Paseo Nacional

Durante la reunión del 25 de Octubre de 1989, el Consejo de Administración de la Gerencia ya pudo examinar las diferentes maquetas, paneles y fotografías presentadas por los concursantes a las concesiones del aparcamiento subterráneo del Paseo Nacional, el Area Técnica de la Marina, los Almacenes Generales de Comercio y el Centro Comercial del Muelle de España. En esta reunión también se presentaron los informes sobre cada una de las concesiones elaborado por una Comisión Técnica, compuesta por el Abogado del Estado, miembro del Consejo de Administración del P.A.B., el Director del Puerto Autónomo de Barcelona y por el Jefe del Gabinete de Presidencia, cuya misión era la de analizar y valorar las distintas ofertas que se presentaban a los concursos.

A partir del 28 de Octubre de 1989, el Consejo de Administración de la Gerencia Urbanística Port 2000 propuso al Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona el otorgamiento de las concesiones que desarrollaban las previsiones del Plan Especial del Port Vell.

### ***3.7.1.1. Aparcamiento subterráneo en el Paseo Nacional***

El 28 de Octubre de 1989 el Consejo de Administración de la Gerencia Urbanística Port 2000 acordó proponer al Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona la resolución siguiente:

"Aprobada la capacidad económica y financiera, idoneidad y la capacidad técnica del concursante.

Examinada toda la documentación y el Informe de la Comisión Técnica, el Consejo de Administración de Port 2000 ACUERDA:

Asumir el informe de la Comisión Técnica y proponer al Consejo de Administración del Puerto Autónomo la adjudicación a ESTACIONAMIENTOS SUBTERRANEOS, S.A. (ESSA) la construcción y explotación de aparcamiento subterráneo del Paseo Nacional, en régimen de concesión administrativa, de acuerdo con las bases de la convocatoria del concurso y su propuesta en la fórmula básica".

La anterior resolución fue aprobada por el Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona el 30 de Octubre de 1989.



Explotación de una área técnica para reparación de embarcaciones

**3.7.1.2. Concurso para la explotación en régimen de concesión administrativa de un área técnica para la reparación de embarcaciones menores.**

El 28 de Octubre de 1989 el Consejo de Administración de Port 2000 acordó proponer al Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona la resolución siguiente:

"Examinada toda la documentación y el informe de la Comisión Técnica, El Consejo de Administración de Port 2000 ACUERDA:

Asumir el informe de la Comisión Técnica y proponer al Consejo de Administración del Puerto Autónomo la adjudicación a JOSE M. MONJO LARRAÑAGA Y OTROS la construcción y explotación en régimen de concesión administrativa del área técnica para la reparación de embarcaciones menores, de acuerdo con las bases de la convocatoria".

La anterior propuesta fue aprobada por el Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona el 30 de Octubre de 1989.

**3.7.1.3. Concurso para la rehabilitación y explotación en régimen de concesión administrativa del edificio de los Almacenes Generales de Comercio.**

El 28 de Octubre de 1989 el Consejo de Administración de la Gerencia Urbanística Port 2000 propuso al Consejo de Administración del P.A.B. la adopción del acuerdo siguiente:

"Examinada toda la documentación y el informe de la Comisión Técnica, el Consejo de Administración de Port 2000 ACUERDA:

Asumir el informe de la Comisión Técnica y proponer al Consejo de Administración del Puerto Autónomo la adjudicación a PORTICO DE MAR S.A. la rehabilitación y explotación en régimen de concesión administrativa del edificio de los Almacenes Generales de Comercio, aceptando su oferta global, quedando a su cargo la ejecución del muelle flotante y la urbanización del entorno, de acuerdo con las directrices de la autoridad competente".



Rehabilitación y explotación de los Almacenes Generales del Comercio

La anterior resolución fue aprobada por el Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona el 30 de Octubre de 1989.

#### ***3.7.1.4. Concurso para la concesión y explotación en régimen de concesión administrativa de un Centro Comercial en el Muelle de España.***

El 28 de Octubre de 1989 el Consejo de Administración de la Gerencia Urbanística Port 2000 tomo el acuerdo siguiente:

"Examinada toda la documentación y el informe de la Comisión Técnica, el Consejo de Administración de Port 2000 ACUERDA:

Asumir el informe de la Comisión Técnica y proponer al Consejo de Administración del Puerto Autónomo la adjudicación a ODISEA 2000, S.A. la construcción y explotación, en régimen de concesión administrativa, del Centro del Muelle de España, de acuerdo con las bases de la convocatoria.

Al mismo tiempo se acuerda proponer que se estudie la posibilidad de reubicación de las actividades afectadas por las actuaciones urbanísticas en el frente marítimo".

El 30 de Octubre de 1989, el Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona aprobó esta resolución propuesta por el Consejo de la Gerencia.

#### ***3.7.1.5. Concesión y explotación de un TRADE CENTER en el Muelle de Barcelona***

El 20 de abril de 1990 se presenta al Consejo de Administración de la Gerencia el informe de la Comisión Técnica , que una vez examinada da origen a la siguiente resolución:

"Este Consejo ha examinado el informe elaborado por la Comisión Técnica encargada de la valoración de las proposiciones presentadas según lo establecido en la Base 9ª del Pliego de Bases del Concurso.



Construcción y explotación del Centro Comercial del Muelle de España



Construcción y explotación del Trade Center

En su examen ha tomado en consideración todos los elementos de valoración de las ofertas que señala el Pliego de Bases y restantes aspectos que pueden ser de apreciaciones y valoraciones que de las proposiciones presentadas ha efectuado dicha Comisión Técnica.

Después de amplias deliberaciones ha acordado proponer al Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona, la adjudicación a la OFERTA BASE presentada conjunta y solidariamente por las empresas BAMI ,SOCIEDAD ANONIMA INMOBILIARIA DE CONSTRUCCIONES Y TERRENOS Y FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES,S.A., por estimar que es la de mayor interés para el Puerto Autónomo de Barcelona y también por ser la única a favor de la cual se puede efectuar, sin mas trámite, la adjudicación".

El Consejo de Administración del P.A.B. resolvió este concurso, siguiendo las propuestas de la Gerencia, el 23 de abril de 1.990.

#### ***3.7.1.6. Concesión de una MARINA en el Muelle del Reloj.***

Para la construcción y explotación de una MARINA en el Muelle del Reloj, la voluntad del Puerto de Barcelona era de no perder el control y poder de decisión sobre la gestión de una actividad portuaria que es su actividad tradicional. En consecuencia se pensó que lo mejor sería proceder a la constitución de una Sociedad Mixta, en la que el Puerto, aun siendo socio minoritario, tendría la facultad de designar un Delegado (además de los miembros del Consejo que le correspondan) que pudiera asistir a los Consejos y en ciertas materias tuviera "veto suspensivo" de los acuerdos.

Formalizando lo expuesto, en la sesión del Consejo de la Gerencia del 2 de Julio de 1990 se adoptaron los siguientes ACUERDOS:

"Primero.- Que la construcción y explotación de la Marina prevista para nuestro Puerto se lleve a cabo por una Sociedad Mixta, participada por el P.A.B., en base al Proyecto Básico ya elaborado.



Concesión de una Marina en el Muelle del Reloj

Segundo.- Encargar a la Gerencia Urbanística Port 2000 que proceda a la preparación de toda la documentación necesaria, así como a efectuar todos los trámites pertinentes para dar cumplimiento al anterior acuerdo.

Tercero.- Que, una vez finalizados todos los trámites, la citada Gerencia someta a la aprobación de este Consejo, con la pertinente documentación, la autorización para la constitución de la Sociedad Mixta y el texto del contrato a suscribir con la misma.

Cuarto.- Se facultan a los Srs. Presidente, Director y Secretario del Puerto Autónomo de Barcelona para suscribir los documentos y publicaciones que sean precisas para cumplimentar los citados acuerdos."

El 23 de Julio de 1990, el Consejo de Administración del P.A.B. adoptó el acuerdo de "construir y explotar una Marina dentro del propio Puerto, en el Muelle de la Barceloneta, Dársena del Comercio, a través de una Sociedad Mixta participada por el P.A.B., manifestando su deseo de, a tal fin, recibir proposiciones de las personas físicas o jurídicas que pudiesen estar interesadas en constituir dicha sociedad, dar participación al Puerto en la misma y todo ello para la construcción y explotación de la citada Marina".

Finalmente, en sesión del 5 de Noviembre de 1990 el Consejo de Administración del P.A.B. adoptó el acuerdo de "Autorizar la constitución de la Sociedad Mixta, participada por el P.A.B., para la construcción y explotación de una Marina dentro del propio puerto, con el conjunto de empresas integrado por FOMENTO DE OBRAS Y CONSTRUCCIONES, S.A., MARINA BARCELONA 92 S.A. Y MOTIVEL, S.A.

### ***3.7.1.7. Construcción y explotación del IMAX en el Muelle de España***

El 8 de Octubre de 1990, el Gerente de Port 2000 presentó al Consejo de Administración de esta entidad el siguiente proyecto de ACUERDO:

"El Sr. Gerente presenta al Consejo la petición que SARI DEVELOPMENT, S.A. ha presentado al Puerto Autónomo de Barcelona para que se le adjudique la concesión administrativa para la construcción y explotación de una sala tipo IMAX a



Construcción y explotación del IMAX en el Muelle de España

una sociedad que dicha empresa constituiría expresamente al efecto.

Presenta documentación que acredita la existencia de un compromiso formal de colaboración de IMAX SYSTEMS CORPORATION para el desarrollo del proyecto y manifiesta que en la sociedad concesionaria participaría como socio una compañía española.

Acompaña al escrito de petición documentación en la que se expone la capacidad e idoneidad del grupo para desarrollar el proyecto y la adecuación del mismo a las previsiones del Plan Especial del Port Vell y del Estudio de Detalle del Muelle de España.

Analizado el contenido de la petición se acuerda elevarlo a la consideración del Consejo de Administración del P.A.B. por estimar que puede ser de interés, para el desarrollo del Plan Especial del Port Vell, otorgar una concesión de las características de la que se solicita".

El Consejo de Administración del P.A.B. resolvió este concurso, siguiendo las propuestas de la Gerencia, el 25 de febrero de 1991

Posteriormente, el 31 de enero de 1994, esta concesión fue adquirida por la sociedad TEATRO IMAX BARCELONA, S.A.

### ***3.7.1.8. Construcción y explotación del Centro del Mar en el Muelle de España***

La concesión del CENTRO DEL MAR, situado en el Muelle de España fue adjudicada inicialmente a la empresa GTM Entrepose, según acuerdo del Consejo de Administración del P.A.B. del 27 de Noviembre de 1989. Sin embargo, por decisión del propio Consejo del 5 de Diciembre de 1990, se acordó:

"Declarar resuelta la adjudicación del concurso para la construcción y explotación en régimen de concesión administrativa, de un CENTRO DEL MAR en el Muelle de España otorgada a GTM ENTREPOSE por acuerdo de este Consejo de fecha 27 de



Concesión y explotación del Centro del Mar en el Muelle de España

Noviembre de 1989, por incumplimiento de la Base 11º del Pliego de Bases del Concurso y Cláusula sexta del Pliego de Condiciones Particulares Económico-Administrativas que regulan la concesión".

Posteriormente, el 25 de febrero de 1991, se convocó un nuevo concurso para la adjudicación del Centro del Mar, que fue aprobada el 27 de mayo del mismo año. Por desgracia no terminaron aquí las dificultades en esta concesión. La gran inversión necesaria para la construcción de un centro de este tipo, versión moderna de los tradicionales acuarios, y la baja rentabilidad ofrecida a los inversores, siguieron planteando dificultades para la puesta en marcha del proyecto, de manera que hasta el 30 de septiembre de 1992 no se produjo el otorgamiento del contrato de la concesión administrativa para su explotación, que correspondió a la empresa MUNDO SUBMARINO S.A.

### ***3.7.2.- Redacción de los contratos y control de las concesiones***

En los contratos de las concesiones administrativas en el Port Vell figura una cláusula que establece:

" La Sociedad Concesionaria se relacionará habitualmente con el P.A.B. a través de la Gerencia Urbanística Port 2000. Consecuentemente, salvo acuerdo expreso del Consejo de Administración del Puerto Autónomo de Barcelona, será la Gerencia Urbanística Port 2000 quien por delegación del P.A.B. asumirá la responsabilidad de velar por el cumplimiento de todas y cada una de las cláusulas de este contrato y vendrá obligada la Sociedad Concesionaria a atender a dicha Gerencia, a tales efectos, como al mismo P.A.B."

De esta forma, en todos los contratos quedaba constancia de que la Gerencia era el interlocutor que asumía la tarea de impulsar y vigilar el cumplimiento de los pactos de las concesiones en el Port Vell, lo cual constituyó otro gran bloque de actividad para Port 2000, dada la complejidad y envergadura de los proyectos empresariales y constructivos regulados y la importancia de las correspondientes obligaciones económicas de ellos derivadas.

Con ligeras variaciones, obligadas para recoger sus peculiaridades, la estructura de los contratos que la Gerencia redactó y cuyo cumplimiento quedo encargada de velar, es similar para todas las concesiones administrativas, cuyas cláusulas principales son las siguientes:

**Ambito I. (Muelle de Barcelona)**

**CONCESION: TRADE CENTER**

**EMPRESA CONCESIONARIA: INTERNATIONAL TRADE CENTER BARCELONA S.A.**

**FECHA DEL CONTRATO:** Dos de agosto de 1990; Modificado: 11.12.91 y 4.1.92. Por acuerdo del Consejo de Administración de la A.P.B., de fecha 1.3.95 se modificó la concesión, quedando excluidas de su ámbito las Terminales Marítimas, el Edificio Pórtico y las explanadas urbanizadas, al mismo tiempo que se reducía el área para oficinas y la de aparcamiento y archivo.

**DURACION:** Hasta el 2 de Agosto del año 2.043

**OBJETO:**

"1.- Es objeto del presente contrato la regulación de la concesión de construcción y explotación de un Trade Center y de un área subterránea para aparcamiento y archivo anexo, y de construcción de Terminales Marítimas, Edificio Pórtico, otras edificaciones y zona urbanizada integrando la remodelación total del Muelle de Barcelona.

2.- Las superficies del suelo del Muelle de Barcelona afectas a la concesión son las siguientes:

- Trade Center: 18.906,69 m<sup>2</sup>

- Area Subterránea para aparcamiento y archivo: 38.243m<sup>2</sup> "

**CANON POR UTILIZACIÓN DEL TERRENO:** 59.211.365 (Actualizado según I.P.C.)

**CANON DE EXPLOTACION:** La Sociedad Concesionaria abonará a la Autoridad Portuaria de Barcelona, el 15% sobre el resultado de las actividades ordinarias, sin deducción de las dotaciones a los fondos de amortización y reversión.

**Ambito III. (Muelle de España)**

**CONCESION: CENTRO COMERCIAL**

**EMPRESA CONCESIONARIA: ODISEA 2.000, S.A.**

**FECHA DEL CONTRATO:** 29 de marzo de 1.990; modificado 19.3.92 y 16.6.94

**DURACION:** Hasta el 12 de Abril del año 2.021

**OBJETO:**

" 1.- Es objeto del presente contrato la regulación de la concesión de construcción y explotación de un Centro Comercial y un Aparcamiento Subterráneo en superficie de dominio público ubicada en el Muelle de España, con la situación, límites y dimensiones que resultan de los Acuerdos Complementarios al Plan Especial del Port Vell de la Comisión Mixta Ayuntamiento de Barcelona-Puerto Autónomo de Barcelona sobre el Muelle de España. 2.- La superficie de la parcela sobre la que se construirá el citado Centro Comercial será de 22.889 m<sup>2</sup>, de los que 11.939 m<sup>2</sup> serán de uso público. El techo máximo admisible será de 21.500 m<sup>2</sup>. La superficie máxima de ocupación es de 10.950 m<sup>2</sup>.

La superficie máxima de ocupación para el Aparcamiento Subterráneo será de 22.889 m<sup>2</sup>."

**CANON POR UTILIZACION DEL TERRENO:** 23.289.925 ptas. (Actualizado anualmente según I.P.C.)

**CANON DE EXPLOTACION:** El 5% de la recaudación anual bruta (previa deducción del I.V.A.)

**CONCESION:** CENTRO DEL MAR

**EMPRESA CONCESIONARIA:** MUNDO SUBMARINO, S.A.

**FECHA DEL CONTRATO:** 30 de Octubre de 1992

**DURACION:** Hasta el 4 de Julio del año 2.031

**OBJETO:**

" Es objeto del presente contrato la regulación de la concesión de una superficie de terreno en el Muelle de España del Puerto de Barcelona para la construcción y explotación de un Centro del Mar.

La superficie máxima de ocupación para la edificación será de 6.664 m<sup>2</sup>. El techo máximo admisible será de 13.610 m<sup>2</sup>.

La sociedad concesionaria deberá proceder a la construcción del Centro del Mar y a su explotación de conformidad con las ordenanzas que para el ámbito III establece el citado Plan Especial con el Estudio de Detalle del Muelle de España y, en su caso, con las sucesivas regulaciones urbanísticas de que pueda ser objeto dicho ámbito. Y todo ello con estricta observancia de las condiciones reguladoras de esta concesión y del proyecto presentado por la Sociedad Concesionaria".

**CANON POR UTILIZACION DEL TERRENO:** 12.660.534 ptas. (Revisable anualmente según I.P.C.).

**CANON DE EXPLOTACION:** Porcentajes sobre la recaudación bruta, una vez deducido el I.V.A. correspondiente:

Años 1 a 3 inclusive.... 2%

Años 4 a 6 inclusive.... 3%

Años 7 a 9 inclusive.... 4%  
Años 10 a 12 inclusive.. 5%  
Años 13 en adelante.... 5,75%

**CONCESION: IMAX**

**EMPRESA CONCESIONARIA: SARI, S.A. (cedida el 31.1.94 a Teatro Imax Barcelona, S.A.)**

**FECHA DEL CONTRATO: 22 de Abril de 1991**

**DURACION: 30 años, hasta el 24.3.2024**

**OBJETO:**

"Es objeto del presente contrato la concesión administrativa de una superficie de 2.000 metros cuadrados, descrita en el plano adjunto como anexo 3, en el Muelle de España para la construcción y explotación de una sala de proyección cinematográfica tipo IMAX y actividades complementarias autorizadas por la reglamentación urbanística con un techo máximo de 2.500, metros cuadrados y de acuerdo con la oferta presentada por "S.A.R.I.", que ha sido objeto de aceptación por parte del Consejo de Administración del P.A.B. en su reunión de 25 de febrero de 1991".

**CANON POR UTILIZACION DEL TERRENO: 3.000.000 de ptas.(Revisable anualmente según I.P.C.)**

**CANON DE EXPLOTACION:** Resultado de aplicar los siguientes porcentajes sobre el precio medio del ticket multiplicado por el número de entradas vendidas.

- Durante el primer año de explotación, el 0,5%
- Durante el segundo año de explotación, el 1%
- Durante el tercer año de explotación, el 1,5%
- A partir del cuarto año:

- hasta 500.000 tickets, el 1,5%
- entre 500.000 y 1.000.000, el 5%
- más de 1.000.000, 8,5%

Se considera precio neto del ticket su importe final, deducido el I.V.A..

**CONCESION: TERRAZAS EN LA ZONA ADYACENTE AL CINE IMAX.**

**FECHA CONTRATO: 24-04-95**

**SOCIEDAD CONCESIONARIA: TEATRO IMAX BARCELONA, S.A.**

**CANON SUPERFICIE: 6% sobre 36.520.-Ptas/m2/año x 1.047'619 m2.**

**CANON EXPLOTACION: 8% sobre ingresos brutos anuales.**

**OBJETO:**

"Construcción y explotación de una terraza destinada al uso de restauración en la superficie confinante a la concesión del cine Imax."

**FINALIZACION CONCESION: 24-03-2024**

**Ambito IV. (Muelle del Depósito)**

**CONCESION: ALMACENES GENERALES DEL COMERCIO**

**EMPRESA CONCESIONARIA: PORTICO DE MAR, S.A.**

**FECHA DEL CONTRATO: 22 de febrero de 1990**

**DURACION: Hasta el 6 de Diciembre del año 2.019**

**OBJETO:**

"Es objeto del presente contrato la regulación de la concesión de rehabilitación y explotación de un edificio sito en el Muelle del Depósito con la situación, límites y dimensiones que resultan del Plan Especial del Port Vell de Barcelona identificado dentro del Ambito IV, designado en el Anexo nº 9 del citado Plan Especial con el nº 6, titulado Almacén General de Comercio.

El solar ocupado por el edificio es de nueve mil trescientos cincuenta y seis metros cuadrados (9.356 m<sup>2</sup>) y el solar construido es de seis mil seiscientos treinta y uno metros cuadrados (6.631 m<sup>2</sup>). La superficie total de techo en el edificio será aproximadamente de veinte y nueve mil novecientos setenta y cinco metros cuadrados (29.975 m<sup>2</sup>), distribuidos en cinco plantas con una altura máxima en fachada de diecinueve metros (19 m.). No obstante, la superficie definitiva exacta, dentro de los anteriores límites, será la que resulte del Proyecto Ejecutivo aprobado"

**CANON POR UTILIZACION DE SUPERFICIE CONSTRUIDA:** 51.200.000 ptas.(Revisable anualmente según I.P.C.)

**CANON DE EXPLOTACION:**

"El canon de explotación es el resultado de aplicar el 8% sobre los ingresos de la sociedad Concesionaria o el de aplicar aquel porcentaje superior que resulte como consecuencia de sumar, en su caso, el "premium" ofrecido por la Sociedad Concesionaria en su proposición.

Así pues, para que cualquier desviación positiva repercuta favorablemente sobre el canon, se aplicará un "premium" sobre aquellos incrementos de ingresos provenientes de aumentos que pudieran sufrir los precios por encima de la inflación presupuestada. En concreto, dicho "premium" del canon será igual al 20% del exceso sobre los precios de la oferta base".

**Ambito VI. (Muelle del Reloj)**

**CONCESION: MARINA**

**EMPRESA CONCESIONARIA: MARINA PORT VELL, S.A.**

**FECHA DEL CONTRATO:** 19 de marzo de 1991 y 2 de Julio de 1992

**DURACION:** Hasta el 18 de marzo del 2021

**OBJETO PRIMER CONTRATO:**

"Es objeto del presente contrato la regulación de la construcción y explotación de una Marina en el Puerto de Barcelona, Muelle de la Barceloneta, Dársena del Comercio, de acuerdo con el proyecto elaborado y presentado por el P.A.B. que ha servido de base para que los interesados a participar en el mismo manifestasen sus ofertas..."

**OBJETO DEL SEGUNDO CONTRATO:**

**1- MARINA PORT VELL, S.A.**, deberá realizar, en la superficie que luego se dirá, las obras e instalaciones necesarias para la puesta en marcha de una estación de servicio que suministre carburantes y lubricantes a las embarcaciones usuarias de las instalaciones de la sociedad concesionaria..."

**CANON POR UTILIZACION DEL TERRENO:** El 6% del valor estimado en 25.000 ptas./m<sup>2</sup>/año, aplicado a la superficie a determinar en el momento del Acta de Replanteo.

**OTROS PAGOS AL P.A.B.:**

"La Sociedad vendrá obligada, asimismo, a actuar en la medida que sea necesario como recaudadora por cuenta del P.A.B. de la tarifa "G 5", (actualmente T 5) de

acuerdo con su normativa reguladora y con las directrices que a tal fin haya dictado o pueda dictar el P.A.B."

**Ambitos VIII. (Muelle Nuevo) y X. (Muelle de Pescadores)**

**CONCESION: AREA TECNICA DE REPARACION DE EMBARCACIONES**

**EMPRESA CONCESIONARIA: MARINA BARCELONA 92, S.A.**

**FECHA DEL CONTRATO: 28.1.90 y 2.7.92**

**DURACION: Hasta el 6 de Diciembre del año 2.019**

**OBJETO:**

"Es objeto del presente contrato la regulación de la construcción y explotación de un Area Técnica para reparación de embarcaciones menores y otras actividades complementarias a la de reparación, en los Muelles Nuevo, de Pescadores y otros de nueva construcción.

La superficie máxima será de veinticinco mil doscientos ochenta y ocho metros cuadrados (25.288 m<sup>2</sup>).

La Sociedad Concesionaria vendrá obligada a prestar servicios completos, dentro del objeto de su concesión, para embarcaciones deportivas y garantizar los servicios actuales a las embarcaciones pesqueras.

Asimismo es objeto de la presente concesión el inmueble designado con el nº 28 (Talleres Nuevo Vulcano) en el anejo nº 9, titulado relación de inmuebles, del Plan Especial del Port Vell. Dicho inmueble se empleará como depósito seco de embarcaciones y también para alojar actividades industriales relacionadas de esta concesión.

Por último es también objeto de esta concesión la explotación del Varadero situado en el Muelle de Pescadores. No obstante, será decisión del concesionario la idoneidad de esta explotación, pudiendo proceder al cierre parcial o total de la obra existente y su sustitución por otra mas adecuada, garantizando en todo caso la prestación de los servicios actuales a las embarcaciones pesqueras".

**CANON POR UTILIZACION DE SUPERFICIE CONSTRUIDA:** 37.932.000 Ptas.(Revisables anualmente según el I.P.C.)

**CANON DE EXPLOTACION:**

"El canon de explotación es el resultado de aplicar el 7% sobre los ingresos de la Sociedad Concesionaria provenientes de izada, botaduras, varadas, depósitos y amarres de embarcaciones"

**CONCESION: NAVE DE PINTURA**

**OBJETO:**

Construcción y explotación de una nave de pintura de embarcaciones deportivas sobre la lámina de agua en el Moll Nou.

**SOCIEDAD CONCESIONARIA: MARINA BARCELONA 92, S.A.**

**FECHA CONTRATO: 02-03-95**

**CANON SUPERFICIE:** 6% sobre 5.000.-Ptas/m<sup>2</sup>/día x 2.094'2 m<sup>2</sup>.

**CANON EXPLOTACION:** 7% sobre Ingresos brutos anuales.

**FINALIZACION CONCESION:** 6-12-2019.

**Ambito XI. (Paseo Nacional)**

**CONCESION: APARCAMIENTO SUBTERRANEO**

**EMPRESA CONCESIONARIA: ESTACIONAMIENTOS SUBTERRANEOS, S.A.**

**FECHA DEL CONTRATO:** 28 de Febrero de 1.990 y 5 de abril de 1.995

**DURACION:** Hasta el 29 de Agosto del año 2.039

**OBJETO:**

"Es objeto del presente contrato la regulación de la concesión para la construcción y explotación de un aparcamiento ubicado bajo la superficie del Paseo Nacional y zona adyacente portuaria".

"Esta concesión comprende las ampliaciones o extensiones del aparcamiento que puedan ser necesarias en el futuro para dar satisfacción a las crecientes necesidades de la zona que debe cubrir".

"Igualmente es objeto de la concesión la ordenación y urbanización (incluso infraestructura), si ha lugar, de la superficie situada sobre el citado aparcamiento, de acuerdo con lo especificado en el Plan Especial del Port Vell y sucesivas ordenaciones urbanísticas que lo desarrollen".

**CANON POR UTILIZACION DE LA SUPERFICIE EXTERIOR DE TERRENO OCUPADA:**

- Durante el periodo de construcción: 3.000.000 de ptas.
- Durante el periodo de explotación será el resultado de aplicar a la recaudación anual, I.V.A. excluido, los porcentajes siguientes:

El primer año el 10%. Este porcentaje aumenta un 1% cada dos años hasta llegar al 15% en el año onceavo. Hasta el año 16 se mantiene el mismo 15%, y a partir de entonces vuelve a aumentar un 1% cada dos años hasta llegar al 21% en el año 26, a partir del

cual el porcentaje no varía.

**CONCESION: EDIFICIO DE SOPORTE A LA MARINA.**

**SOCIEDAD CONCESIONARIA: EL FAR, CENTRE DE TREBALLS DEL MAR.**

**FECHA CONTRATO: 15-02-95**

**OBJETO:**

Explotación de parte del Edificio de Apoyo a la Marina para destinarlo a Escuela de Oficios Marítimos.

**CANONES:** Exento de canones

**FINALIZACION CONCESION:** 30 años, a partir del 7-03-95.

### ***3.8.- Distribución de las inversiones***

La magnitud de los recursos empleados en la remodelación del Port Vell es, sin duda alguna, el mejor indicador de la importancia de la labor realizada por la Gerencia.

En el Plan Especial del Port Vell se había previsto que las inversiones de la primera fase, las que corresponden a los ámbitos de actuación hasta ahora contemplados, ascenderían a 32.019 millones de pesetas, con una división próxima al 50% para el sector público y el privado. Sin embargo, la crisis económica, que se dejó sentir con virulencia desde el año 1991, cuando la mayoría de los proyectos debían ponerse en marcha, alteró de manera notable las previsiones y el sector público, a través de la Autoridad Portuaria de Barcelona, tuvo que asumir en algunos proyectos un papel mayor que el que se había previsto inicialmente.

La gran excepción es el Trade Center, que inicialmente se había diseñado como una actuación cien por cien pública y que como resultado de las restricciones presupuestarias, y a la mayor inversión necesaria para otros proyectos, se dejó para la iniciativa privada, aunque con participación de la A.P.B. en el capital de la Sociedad. La importantísima inversión necesaria para el citado Trade Center, 20.000 millones de pesetas, casi el 60% del total de la inversión prevista en el Plan Especial del Port Vell, y el hecho de que se había producido una minusvaloración inicial de su importe en el presupuesto de inversiones del Plan Especial, han llevado a una notable reducción del porcentaje que corresponde al sector público respecto a la inversión total. Del 50% previsto inicialmente se ha pasado a un 20% aproximadamente, aun cuando haya aumentado la implicación de la Autoridad Portuaria de Barcelona en el conjunto de las iniciativas de la remodelación, debido a las participaciones accionariales que se vio obligada a tomar en algunas empresas concesionarias.

La Gerencia, una vez adjudicados los concursos de las concesiones no pudo limitarse a impulsar o controlar las actuaciones previstas para el sector público, sino que, además, tuvo que dedicar grandes esfuerzos a paliar las repercusiones de los problemas económicos de algunos de los socios de las empresas concesionarias en las inversiones en el Port Vell. Por lo tanto, se tuvo que negociar la intervención de la A.P.B en la puesta en marcha de concesiones en las que no estaba prevista su intervención, buscando

financiación o involucrándose en ellas directamente para contrarrestar la incertidumbre y los temores generados por la difícil situación económica.

En cuanto a las inversiones en las obras de urbanización y otras intervenciones contempladas en el planeamiento, que debían ser financiadas por el sector público, el importe previsto hasta el año 1995 asciende a 8.477.817.747. ptas.. Esta cifra comprende los recursos necesarios para financiar todas las obras relacionadas anteriormente, correspondientes a los proyectos dirigidos y ejecutados por la Gerencia.

El importe total invertido por la A.P.B. en las participaciones accionariales en empresas concesionarias del Port Vell asciende a la cifra de 1.647.000.000 de ptas, que se desglosa de la forma siguiente:

- . I.T.C., S.A.,                      20% del Capital; 200.000.000 ptas
- . Marina Port Vell, S.A.;        15% del Capital; 64.000.000 ptas.
- . Mundo Submarino, S.A.;       21,5% del Capital; 200.000.000 ptas.
- . Odisea 2.000, S.A.;            38,15% del Capital:763.000.000 ptas.

Las inversiones totales generadas por la remodelación del Port Vell ascenderán aproximadamente a la cifra de 45.000 millones de ptas., desglosados en los cuadros que se adjuntan a continuación:

2. INVERSIONES EN OBRAS DE URBANIZACION Y ACONDICIONAMIENTO DEL PORT VELL	INVERSION PUBLICA			INVERSION PRIVADA (ESTIMACION)	
I. Muelle de Barcelona	Invers. Prevista		Invers. Real (1)	Invers. Prevista	Invers. Real
Puerta de la Paz		C+*	631.767.892		
Atarazanas	10.000.000.000	*	438.208.886		20.000.000.000
Trade Center	260.000.000				
Vial	2.400.000.000				
Aparcamiento					
<b>Total I.</b>	12.660.000.000		1.069.976.778		20.000.000.000
II. Muelle de Bosch i Alsina	Invers. Prevista		Invers. Real	Invers. Prevista	Invers. Real
Espacio libre nuevo		C	191.759.294		
Vial		C	30.957.780		
Módulos de servicios					
<b>Total II.</b>			222.717.074		
III. Muelle de España	Invers. Prevista		Invers. Real	Invers. Prevista	Invers. Real
Acuario y Imax	40.000.000	C	273.182.422	5.500.000.000	4.900.000.000
Tinglado Nautico y Marítimo					
Aparcamiento	1.000.000.000	C	1.141.363.226	500.000.000	4.500.000.000
Pasarela				2.500.000.000	
Centro Comercial		*	706.093.132		
Urbanización Muelle de España		*	208.502.681		
Pavimento del parque del Itsmo del Muelle de España		C	189.684.115		
Urbanización del espacio entre Imax y el Centro del Mar		C	295.195.336		
Urbanización del espacio entre el Centro del Mar i el C. C.		C	242.604.985		
Urbanización Muelle de España fase II		C	99.563.424		
Pavimentación zona servicios del Muelle de España i bordes M.		**	236.391.215		
Instalaciones Muelle de España		C	258.800.000		
Proyecto de señalización y regulación tráfico en Muelle de España		**	199.310.435		
Urbanización Muelle de España fase III					
<b>Total III.</b>	1.040.000.000		3.850.690.971	8.500.000.000	9.400.000.000

NOTA (1) Inversión real.

Las cantidades que figuran en esta relación de Inversiones con una C delante de las cifras correspondientes son las que figuran en los contratos de adjudicación de las obras, ya que en el momento de confeccionar esta Memoria no se disponía de las liquidaciones de los presupuestos del contrato. Si aparece un asterisco delante de una inversión significa que ésta corresponde a la liquidación del presupuesto del contrato. Si aparecen dos asteriscos, quiere decir que las cifras son las relativas al presupuesto que figura en el proyecto, ya que todavía no se ha adjudicado el contrato correspondiente.

	INVERSION PUBLICA			INVERSION PRIVADA (ESTIMACION)	
	Invers. Prevista		Invers. Real	Invers. Prevista	Invers. Real
<b>IV. Muelle del Depósito</b>					
Oficinas					
Marina	200.000.000			1.600.000.000	3.000.000.000
Proyecto de Reordenación de la Plaza Pau Vila		C	205.927.680		
Proyecto de Reordenación del Muelle del Comercio y Depósito		*	212.660.191		
Proyecto modificado del refuerzo del Muelle del Depósito		*	201.318.656		
<b>Total IV.</b>	<b>200.000.000</b>		<b>619.906.527</b>	<b>1.600.000.000</b>	<b>3.000.000.000</b>
<b>V. Muelle de la Barceloneta</b>					
Urbanización Paseo	150.000.000	*	931.316.498		
Marina	400.000.000				1.500.000.000
Tinglado y entorno				300.000.000	140.000.000
Pavimentación de las calzadas del Paseo Nacional		*	213.090.182		
Módulos de servicios		C	49.437.457		
<b>Total V.</b>	<b>550.000.000</b>		<b>1.193.844.137</b>	<b>300.000.000</b>	<b>1.640.000.000</b>
<b>VI. Muelle del Reloj</b>					
Entorno				200.000.000	
Marina	200.000.000				
Servicios complementarios	200.000.000			100.000.000	
<b>Total VI.</b>	<b>400.000.000</b>			<b>300.000.000</b>	
<b>VII. Plaza del Mar</b>					
Centro Comercial				1.200.000.000	
Urbanización	210.000.000				
Vial	143.000.000				
Aparcamiento				250.000.000	
<b>Total VII.</b>	<b>353.000.000</b>			<b>1.450.000.000</b>	

	INVERSION PUBLICA			INVERSION PRIVADA (ESTIMACION)	
	Invers. Prevista		Invers. Real	Invers. Prevista	Invers. Real
<b>VIII. Muelle Nuevo</b>					
Muelle Nuevo	350.000.000	*	198.730.464		1.000.000.000
Vulcano Rehabilitación	136.000.000	*	92.961.977		
Vulcano ampliación	280.000.000	*	28.427.697		
<b>Total VIII.</b>	766.000.000		320.120.138		1.000.000.000
<b>IX. Club Natación Barcelona</b>					
Vial de Mar	7.000.000				
C.N. Barcelona				1.200.000.000	
<b>Total IX.</b>	7.000.000			1.200.000.000	
<b>X. Muelle de Pescadores</b>					
Nuevos servicios (Muelle de baleares)	328.000.000	*	194.422.387		
<b>Total X.</b>	328.000.000		194.422.387		
<b>XI. Paseo Nacional</b>					
Aparcamiento y Urbanización				1.100.000.000	1.300.000.000
<b>Total XI.</b>				1.100.000.000	1.300.000.000
<b>Otros</b>					
Muelle de Levante		*	144.399.455		
Galería de servicios		*	559.421.636		
Trasladados		*	302.318.644		
			1.006.139.735		
<b>TOTAL</b>	16.304.000.000		8.477.817.747	14.450.000.000	36.340.000.000
<b>TOTAL INVERSION PORT VELL</b>					44.817.817.747

En relación a los anteriores cuadros de desglose de las inversiones en el Port Vell, cabe hacer las aclaraciones siguientes:

### ***Puerta de la Paz.***

La inversión, debida fundamentalmente a la nueva pavimentación de la Puerta de la Paz en basalto y adoquín, aparece como consecuencia de la definición de la concesión entre el Muelle de España y el Muelle de Bosch i Alsina en forma de pasarela peatonal, cuando en el Plan Especial todavía no se definía cómo debía ser aquella.

Cuando se define cómo va a ser el acceso, se contempla la definición del "hall" de entrada al Port Vell.

### ***Muelle Bosch i Alsina.***

Espacio libre nuevo: La inversión proviene de las obras remanentes complementarias del cinturón del litoral para los Juegos Olímpicos del 92, que, al no ser acometidas por IMPUSA, debieron serlo por el Puerto de Barcelona.

Módulos de servicios: Son dos módulos de servicio para información que fueron incorporados al Plan de Inversiones tardíamente y fueron debidos al incremento de la participación activa del Puerto en la Gestión del Port Vell. Serán administrados, en el futuro, por Port 2000 o por la Agrupación de Interés Económico.

### ***Muelle de España.***

La inversión global en este Muelle se ha multiplicado por cuatro y ello se debe a diversas causas:

1.- Acuerdos con Odisea 2000, por los que el P.A.B. pasa a explotar zonas, que por ello deben urbanizarse a su cargo.

2.- Reducción del tamaño del Acuario y, con ello, incremento de los espacios públicos a urbanizar.

3.- Modificaciones del entorno del IMAX , al convertirse éste en un nuevo tipo de sala con necesidades diferentes.

4.- Ubicación de un aparcamiento para autobuses.

5.- Acuerdos con el Ayuntamiento que llevan a un sofisticado sistema de regulación y control de tráfico, con el reconocimiento de una autonomía de gestión del mismo por parte del Puerto, pero coordinada con el Ayuntamiento.

### ***Muelle del Depósito.***

De nuevo, las tres obras que aparecen son aportación del P.A.B. al Ayuntamiento, ya que éste a través del IMPU, no consiguió acabar las obras complementarias del cinturón del Litoral en el ámbito portuario. Desaparece la inversión de la Marina al transferirse ésta a la iniciativa privada.

### ***Muelle de la Barceloneta.***

Se incrementa la urbanización del Paseo Nacional debido a la desaparición de la edificación prevista en el Plan Especial y a la creación de un gran Paseo Público. También se reduce el tamaño del aparcamiento subterráneo y con él la superficie que debía urbanizar la empresa concesionaria.

Los módulos son de aseos públicos, bar y prensa.

### ***Muelle del Reloj.***

Desaparece la Marina como inversión pública.

### ***Plaza del Mar.***

Desaparece momentáneamente al estar supeditada a lo que resulte con el Proyecto del Paseo Marítimo que están ejecutando el Ayuntamiento y la Jefatura de Costas.

### ***Muelle Nuevo.***

Se reduce la inversión debido a la transferencia a una empresa concesionaria, que ejecuta la remodelación y construcción de los edificios.

### ***Natación Barcelona.***

Pendiente de los acuerdos sobre el Paseo Marítimo.

### ***Muelle de Pescadores.***

Está pendiente de definición final y sólo se ha ejecutado la parte correspondiente a los atraques fijos de los barcos grandes como compensación a las zonas cedidas a la Marina Deportiva.

### ***Otros.***

Hay un gran proyecto ejecutado con éxito: La Galería de Servicios que agrupa a las compañías de Servicios y permite localizarlas con facilidad. Esta Galería está integrada en el Proyecto Eureka de la C.É.É.

El resto, corresponde a diversos traslados e instalaciones complementarias de empresas afectadas por la remodelación del Port Vell que no se contemplan en las previsiones iniciales.

***4.- Actuaciones relacionadas con la planificación y promoción de actividades en el ámbito portuario ubicado en la zona del Delta del rio Llobregat.***

#### ***4. Actuaciones relacionadas con la planificación y promoción de actividades en el ámbito portuario ubicado en la zona del Delta de río Llobregat.***

Tal como se ha expuesto anteriormente, el objeto social definido en los Estatutos de la Gerencia, además de haber previsto que esta se ocupara de actividades "cualesquiera otras de gestión, administración y ejecución que le sean encomendadas por el P.A.B.", contemplaba dos actuaciones centrales: (i) la planificación y ejecución del Plan Especial del Port Vell y (ii) lo que denominan como el "Plan Especial de los sectores 1a y 1b del sistema portuario ubicado a poniente del cauce actual del río Llobregat".

Las actuaciones relacionadas con el segundo punto han comprendido en realidad muchos otros temas, además de la planificación del área de extensión portuaria en el Delta del Llobregat. También han consistido en iniciar la promoción de una Zona de Actividades Logísticas (ZAL), realizar las primeras compras de terrenos para la misma, la constitución de una empresa, CILSA, encargada de gestionar la ZAL, la participación en la gestación del convenio entre las instituciones y posterior desarrollo del Plan de Infraestructuras del Delta del río Llobregat y el asesoramiento jurídico de todo este conjunto de actividades.

Aunque desde el punto de vista de la actividad de Port 2.000 las actuaciones relacionadas con el Port Vell son las más importantes, tanto desde el punto de vista de las inversiones promovidas, como por el impacto ciudadano de la remodelación de esta zona y la dedicación requerida por el personal de la Gerencia, las incluidas en este apartado son en realidad las de mayor impacto desde la óptica de sus consecuencias para el futuro del Puerto de Barcelona.

La contribución a desbrozar el camino para la ampliación del puerto, y la prestación de nuevos servicios para asegurar el mantenimiento de su competitividad ha sido la aportación más importante del trabajo realizado por Port 2.000.

#### **4.1.- Antecedentes**

La necesidad de asegurar las posibilidades de expansión del puerto de Barcelona y desviar en consecuencia el río Llobregat, tiene una referencia tan lejana como el año 1933, contemplada en un plan elaborado por Le Corbusier, P. Jeanneret y el GATPAC.<sup>1</sup>

Puede decirse que desde entonces, tanto la necesidad de desviar la desembocadura del Llobregat, como la definición de las actividades a desarrollar en el área del Delta, han sido objeto de un continuo debate y de sucesivas variaciones en el planeamiento, que han ido alterando las posibilidades de ampliación del puerto de Barcelona.

En cuanto hace referencia al espacio previsto para la extensión del área del puerto, definida en los distintos proyectos de desvío del Llobregat, se ha contemplado un amplio abanico de posibilidades que oscilan entre las 1.954 Has. previstas en el citado plan de Le Corbusier y las 255 Has. del planeamiento actual. Esta zonificación parece ser la que va a determinar el ámbito definitivo para la ampliación del puerto.

La definición de las actividades que deberían realizarse en el área de expansión del puerto ha sido también objeto de un debate constante durante todo el tiempo que han durado las variaciones en el planeamiento de esta zona.

Las diferentes propuestas han propugnado desde lo que podríamos llamar opción cero desde una óptica portuaria, preconizada por los propietarios del Polígono Industrial Pratense, (polígono incomprensiblemente legalizado por silencio administrativo en la zona de expansión portuaria), y también, durante muchos años, por el Ayuntamiento del Prat del Llobregat, hasta la actual Zona de Actividades Logísticas, pasando por toda una serie de proyectos de instalación de una gran siderurgia, una refinería, etc., casi todos de industrias polucionantes de sectores industriales que posteriormente entraron en crisis, que felizmente no prosperaron. El consenso se obtuvo una vez el puerto de Barcelona propuso dedicar los nuevos terrenos a la promoción de una Zona de Actividades Logísticas.

---

1

<sup>1</sup> "La Zona d'Activitats Logístiques del Port de Barcelona" Santiago Bassols, Pere Caralps i Jordi Hereu, área. Revista de Debats Territorials, núm. 1. setembre 1994. Diputació de Barcelona.

El antecedente mas cercano y directo de esta propuesta es el encargo que realizó en 1987 el P.A.B. a la empresa consultora Molbay, para que estudiara las posibles actividades en la zona a partir del análisis de las experiencias en otros puertos europeos. El estudio, titulado "Interés de la implantación de una Zona de Actividades Logísticas (Z.A.L.) por iniciativa del Puerto Autónomo de Barcelona en la zona Sur que linda con el nuevo encauzamiento del río Llobregat", proponía la promoción en esta área de una Zona de Actividades Logísticas, superando la terminología y los criterios implícitos en los tradicionales centros de convergencia y distribución de cargas que hasta entonces habían sido propuestos como una de las operaciones a desarrollar en esta área. A partir de este trabajo se inició un proceso de reflexión y toma de decisiones que condujeron finalmente a la propuesta de la ZAL.

#### ***4.2.- Actuaciones relacionadas con el planeamiento***

##### ***4.2.1. Avance del Plan Especial de ampliación del Puerto.***

Con la ampliación de su zona de servicio, aprobada provisionalmente por acuerdo de su Consejo de Administración de septiembre de 1.992 y definitivamente por el MOPTMA a principios de 1.993, el Puerto de Barcelona aumentó su ámbito de actuación en 255 Has., situadas al sur del cauce actual del río Llobregat. Como paso previo para el desarrollo del suelo que pasaba a formar parte de su nuevo ámbito, era necesaria la aprobación de un Plan Especial de ampliación del Puerto, cuya redacción se había iniciado ya en 1.988, promovida por P.A.B. a través de los servicios de Port 2000.

El Plan Especial de Ampliación del puerto y la consecuente propuesta de modificación del P.G.M. se justifican, según se dice en la memoria del avance del plan, a partir de tres cuestiones:

"a) El artículo 184 de las Normas establece que en el desarrollo de las previsiones del P.G.M. será necesario redactar Planes Especiales para cada uno de los subsectores del litoral con el fin de ordenar los usos y establecer, cuando sea el caso, el régimen de las instalaciones y edificaciones.

b) En los procesos de reconsideración del P.G.M. desde 1.976 hasta ahora, se han producido modificaciones que han estado aprobadas definitivamente, pero también algunas áreas de suspensión del planeamiento y de solapamiento de propuestas contradictorias que es necesario clarificar definitivamente para evitar ambigüedades o indefiniciones en el régimen urbanístico aplicable.

Son de esta naturaleza las áreas suspendidas delimitadas por el acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Catalunya de Noviembre de 1.986 y el solapamiento del proyecto del nuevo cauce del Llobregat con el ámbito de Reserva Natural aprobada por el Decreto 299/1988 del 12 de septiembre. Aún cuando algunas de estas áreas están situadas fuera del ámbito estricto del Plan especial se incluyen en la modificación del P.G.M. por lo que se dirá en el apartado c) que sigue a continuación.

c) La naturaleza de los establecimientos que se han de situar en el área de servicios del puerto obliga a intervenir en los sistemas generales de los ámbitos limítrofes, en particular en los sistemas generales viario, ferroviario, de servicios técnicos (de eliminación de residuos sólidos y depuración de aguas residuales). Por este motivo el ámbito de la modificación del P.G.M. se extiende más allá del ámbito del Plan Especial y comprenderá todas aquellas áreas afectadas por las infraestructuras y servicios técnicos que son imprescindibles para el correcto funcionamiento del sistema general portuario y de las áreas urbanas de la cuenca baja del Llobregat"

Las principales modificaciones del P.G.M. que se proponen en el avance del Plan Especial son:

a) La calificación como sector del puerto (1a) extendida a la totalidad de los terrenos situados entre la margen izquierda del nuevo cauce del Llobregat, la calle 114 del Polígono Pratense y la margen izquierda del cauce actual del río.

El motivo es que se pretende ubicar en esta área una Zona de Actividades Logísticas, lo cual entra dentro de lo previsto por las normas del propio P.G.M. (artículo 177), normas cuyo redactado se propone por otra parte actualizar con el siguiente redactado:

"Dentro del área portuaria, o espacio delimitado como puerto, se admiten los usos de industria, comerciales, oficinas y almacenes, y los otros directamente relacionados con las funciones del puerto, en relación con el transporte, almacenaje distribución, además del uso residencial, de alojamiento temporal, para transeúntes vinculados a las citadas actividades, y el uso sanitario complementario".

b) La modificación de la reserva para Servicios Técnicos Metropolitanos (clave 4), para restablecer la calificación (1a), sector del puerto, y situar la citada reserva para localizar los servicios en el cauce actual, una vez desviado el río Llobregat.

c) La modificación de las previsiones de la red viaria, para garantizar de forma más idónea los accesos por carretera al puerto de Barcelona, y los accesos ferroviarios, que necesitan considerar las necesidades de acceso al puerto de los trenes con ancho de vía europeo.

La redacción del avance del Plan Especial de ampliación del Puerto fue encargado por el Puerto Autónomo de Barcelona al mismo arquitecto que anteriormente había redactado el Plan de Costas, y que por tanto conocía perfectamente toda la problemática relacionada con el Delta del Llobregat. La Gerencia actuó desde el principio de su actividad como el interlocutor del Sr. Cantallops en la definición de las necesidades del Puerto de Barcelona en el área objeto del anteproyecto de Plan Especial.

La Gerencia también se ocupó de organizar reuniones con las distintas administraciones implicadas en el tema, con el objetivo de que el planeamiento se adaptara a los condicionantes que estas determinaban y, al mismo tiempo, se defendieran al máximo los intereses del puerto de Barcelona frente a los de otras instituciones o de particulares.

Redactado desde octubre de 1.992 el avance del Plan Especial, en estos momentos dicho documento se revela como un instrumento de gran utilidad por cuanto, de una parte, la nueva Ley de Puertos de 1.992 reitera la necesidad de redactar y tramitar planes especiales en los espacios portuarios y, de otra, el Convenio del Delta del Llobregat, en su punto j), expresa lo siguiente:

"La Autoridad Portuaria de Barcelona redactará el Plan Especial de la ampliación del puerto, de acuerdo con los ayuntamientos de Barcelona y del Prat de Llobregat, respectivamente, los planes especiales de la zona de actividades logísticas (ZAL), 1º y 2º fases, que serán tramitados por la administración urbanística competente".

#### ***4.2.2. Alegaciones al Proyecto de Plan Territorial General***

También relacionado con la problemática del área de extensión del puerto, la Gerencia preparó el escrito de alegaciones al Plan Territorial que fue presentado por el P.A.B. al Hble. Conseller de Política Territorial i Obres Públiques en Julio de 1.993.

En las alegaciones se comienza reconociendo las positivas referencias a las necesidades del puerto de Barcelona que se incluyen en el Plan territorial, en el que se ponen de manifiesto los problemas de la falta de espacio y la inadecuada conexión entre las terminales marítimas y ferroviarias, al mismo tiempo que se reafirma la necesidad de desviar el río Llobregat, para ampliar el puerto y para promover en el área una Zona de Actividades Logísticas.

Después de manifestar la conformidad y satisfacción del puerto en relación con los temas citados, en el escrito se manifiesta la grave preocupación frente a las consecuencias negativas que se podrían derivar de la obligatoriedad de elaborar un Plan Territorial Sectorial del frente portuario, tal como se determina en el proyecto sujeto al trámite de información institucional.

La oposición no se refiere a la elaboración del citado Plan Territorial Sectorial en si mismo, sino que se plantea debido a que no pueden retrasarse más las necesarias actuaciones en la Zona del Delta, dejándolas pendientes hasta que se haya redactado y aprobado la nueva figura de planeamiento prevista, especialmente el desvío del Llobregat contemplado por el planeamiento aprobado desde el año 1.953.

Se propone pues que se complete el Plan Territorial General con un listado de actuaciones prioritarias a desarrollar de forma inmediata que debería incluir las siguientes:

-Desvío del río Llobregat

- Ampliación efectiva del sistema general portuario del Puerto de Barcelona
- Mejora de las conexiones del puerto con las redes viaria, ferroviaria y aeroportuaria
- Implantación de las dos fases de la ZAL
- Programación, elaboración y ejecución de las nuevas obras de abrigo del puerto.

El escrito de alegaciones termina expresando su temor de que si se aprueba el Plan Territorial General sin el listado de actuaciones portuarias, podrían favorecerse los pequeños intereses que desde siempre se han opuesto al superior interés público previsto en el planeamiento.

#### ***4.2.3. Plan de utilización de los espacios portuarios***

En el artículo 15 de la Ley de Puertos del estado y de la Marina Mercante del 25 de noviembre de 1.992 se determina:

"1.- El Ministerio de Obras Públicas y Transportes delimitará en los puertos de competencia estatal una zona de servicio que incluirá las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquellas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria.

2.- La delimitación de la zona de servicio se hará, a propuesta de la Autoridad Portuaria a través de un plan de utilización de los espacios portuarios que incluirá los usos previstos para las diferentes zonas del puerto, así como la justificación de la necesidad o conveniencia de dichos usos".

Los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria de Barcelona fueron los encargados de elaborar el Plan previsto por la citada Ley de Puertos, que se redactó a partir de toda una serie de documentos calificados como de embrión del Plan de Utilización. Entre estos documentos cabe citar los siguientes:

- Plan Director del Puerto de Barcelona
- Plan especial del Port Vell

- Proyecto de ampliación de la zona de servicio
- Esquema funcional de la ZAL
- Plan de reordenación de espacios concesionales del Puerto de Barcelona

La propuesta de Plan de utilización de los espacios portuarios "...no es un documento de tipo urbanístico y su papel es distribuir las grandes zonas del puerto indicando de una forma orientativa los usos de cada sector y no interpretar rígidamente lo que en él se ha grafiado. Será el Plan Especial que lo desarrolle el que precisará la situación de cada uno de los usos, a tenor de la evolución de los tráficos marítimos que se vayan produciendo". Se limita a refundir los documentos ya aprobados, presentando las previsiones hasta el año 2.010.

Dada la implicación de la Gerencia en los planes especiales del Port Vell y de ampliación del puerto, sus servicios jurídicos colaboraron en la redacción de las partes del Plan correspondientes al citado proyecto del Port Vell y de la ZAL que, junto con los planes referidos al puerto comercial, constituyen el cuerpo principal del documento.

#### ***4.2.4. Convenio del Delta del Llobregat***

El 16 de abril de 1.994 se firmó el denominado "Convenio de Cooperación en Infraestructuras y Medio Ambiente en el Delta del Llobregat". Firmaron dicho convenio el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el Conseller de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, el Presidente del Consejo Comarcal del Bajo Llobregat, el Alcalde del Prat de Llobregat y el Presidente de la Mancomunidad de Municipios del Area Metropolitana de Barcelona y Alcalde de Barcelona.

El Convenio del Delta tiene por objeto "adaptar las previsiones y los objetivos del Plan General y del Plan General y de los planes y proyectos sectoriales de las diferentes administraciones firmantes, a las Directrices para el planeamiento de las infraestructuras del Delta del Llobregat"

Los motivos presentados como determinantes de la necesidad del Convenio parten de la constatación de que los proyectos sectoriales de las diversas administraciones con

competencias en la zona del Delta del Llobregat, "tienen unas implicaciones sobre el entorno que hacen imposible su desarrollo de una manera aislada. El estudio de los impactos territoriales y sobre el medio ambiente, y la definición de las medidas correctoras necesarias, obligan a analizar y definir el conjunto de actuaciones desde el punto de vista del desarrollo económico básico para Catalunya y España teniendo en cuenta la protección ambiental y la del patrimonio natural". Todo esto porque "se pretende configurar en una parte del delta del Llobregat una estrategia de desarrollo que lo eleve como centro direccional o plataforma logística de primer nivel en el sur de Europa, aprovechando las sinergias de las instalaciones portuaria y aeroportuaria, con el máximo respeto por el equilibrio global del ecosistema del delta, sujeto a grandes presiones y transformaciones de todo tipo durante las últimas décadas".

En el Convenio se acuerda la tramitación de diversos planes y proyectos durante los doce meses siguientes a su firma que en cuanto hace referencia a la Autoridad Portuaria de Barcelona consisten en presentar a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios y la delimitación de la zona de servicio. También se determina, tal como ya hemos dicho en páginas anteriores, que "la Autoridad Portuaria de Barcelona redactará el Plan especial de la ampliación del puerto y de acuerdo con los ayuntamientos de Barcelona y del Prat de Llobregat, respectivamente, los planes especiales de la zona de actividades logísticas (ZAL), 1ª y 2ª fases, que serán tramitados por la administración urbanística competente".

También se presenta en el acuerdo una programación de las obras a desarrollar en los próximos años, algunas con unas fechas determinadas ya en el documento y otras cuya programación se determinará por la Comisión de Seguimiento. La vigencia del Convenio se mantendrá hasta el cumplimiento de sus fines.

Aun cuando entre los firmantes no figuraba ningún representante de la Autoridad Portuaria de Barcelona, no es ninguna temeridad afirmar que en gran medida el convenio era el resultado de los esfuerzos realizados durante muchos años por los representantes del puerto de Barcelona, con el objetivo de salvar las dificultades que impedían el acuerdo sobre el desvío del Llobregat, obra indispensable para asegurar su futura ampliación. Por delegación del puerto, la Gerencia Port 2000 participó activamente en las numerosas reuniones preparatorias que condujeron al acuerdo final y en estos momentos sigue representándolo en la Comisión de Seguimiento del Convenio, aunque de manera informal,

dada la falta de presencia oficial del puerto en dicha comisión. Esta continua colaboración de la Gerencia con las administraciones firmantes del Convenio del Delta se plasmó también en un amplio y detallado informe sobre el área temática Puerto-ZAL en el marco de la coordinación de actuaciones sobre el Puerto de Barcelona, Aeropuerto del Prat e Infraestructuras de acceso.

### ***4.3.- Promoción de la Zona de Actividades Logísticas***

#### ***4.3.1. Concepción y planeamiento inicial***

Desde el inicio de su actividad, uno de los principales temas de los que se responsabilizó la Gerencia fue el de la concepción y planificación inicial de la ZAL. Como ya se ha comentado anteriormente, el largo proceso de discusiones y de polémicas relacionadas con las actividades a desarrollar en la zona de extensión del puerto terminó después del planteamiento de promover en esta área una Zona de Actividades Logísticas. Desde entonces esta opción se consolidó y fue aceptada por las demás administraciones, siendo su origen las propuestas formuladas en Port 2000 y aprobadas inicialmente por su Consejo de Administración.

Junto con los trabajos citados en relación con el anteproyecto del Plan Especial de Ampliación del Puerto, en la Gerencia se inició la labor de definición de lo que debería ser la zona portuaria de actividades logísticas, en aquellos momentos una idea muy novedosa que se planteaba antes de lo que podríamos llamar el "boom" actual de la logística. En septiembre de 1.988 se presentó el primer documento divulgativo de la propuesta con el objetivo de explicar tanto el concepto de la zona de actividades logísticas, como la propuesta de planificación que el puerto de Barcelona hacía en relación con el área de la desembocadura del Llobregat. Se exponían por primera vez, al menos por escrito, una serie de ambiciosas propuestas que fueron la base de lo que, con las inevitables modificaciones acordadas entre las distintas administraciones e intereses afectados, terminó siendo aceptado en el ya citado Convenio de Cooperación en Infraestructuras del Delta del Llobregat.

En esta propuesta inicial se presentaban los proyectos relacionados con la ampliación del recinto portuario hacia el Sur, en un frente de 2 Km. de largo a contar desde el cauce actual del Llobregat. Además de exponer las ventajas de la ZAL frente a las propuestas anteriores de Zona Industrial, el documento presentaba un diseño de la configuración de las infraestructuras de esta área, incluyendo una propuesta de conexión con la red de autopistas a través de los cinturones y la de la red ferroviaria, que contemplaba la llegada a la zona del TGV y del ferrocarril de ancho español. Por último se proponía la puesta en marcha inmediata de un Area Piloto de Actividades Logísticas en la parte del puerto lindante al Norte con el cauce actual del Llobregat, en la que se podrían experimentar la organización y servicios que a una mayor escala se ofrecerían más adelante en la ZAL, una vez desviado el río.

#### ***4.3.2. Constitución de CILSA***

Desde el momento en que a partir de las propuestas presentadas por la Gerencia se decidió la promoción de la Zona de Actividades Logísticas, se empezó a considerar la conveniencia de constituir una empresa para gestionar este proyecto. Al igual que para desarrollar el Plan especial del Port Vell se constató la necesidad de un órgano de gestión que lo impulsara, en este caso la Gerencia urbanística Port 2000, era evidente que la envergadura del proyecto de la ZAL precisaba de un órgano de gestión capaz de impulsar un amplio abanico de actividades, desde la dotación de infraestructuras hasta la captación de operadores logísticos con potencialidad para generar tráfico para el puerto, lo cual requería una estructura empresarial desligada de la Autoridad Portuaria.

Los servicios jurídicos de la Gerencia participaron activamente impulsando el proceso, que resultó largo y complicado, de constitución de la sociedad de gestión. Se definieron los objetivos y el plan de viabilidad de la empresa, así como sus estatutos, los cuales fueron sometidos inicialmente a la aprobación del Consejo de Administración del Puerto de Barcelona. Este, en la sesión del 25 de febrero de 1.991, acordó la constitución de la sociedad "Centro Intermodal Logístico, S.A. (CILSA), previa autorización del Consejo de Ministros, la cual se produjo el 22 de noviembre de 1.991.

Conceptualmente la ZAL y su órgano público de gestión CILSA se justifican en la necesidad de asegurar la prestación de nuevos servicios públicos portuarios, acordes con las nuevas

necesidades del transporte marítimo y la logística. La ZAL no es un mero polígono industrial portuario, es un espacio urbanizado en el que el órgano gestor garantiza los servicios que optimizan su utilización por parte de los operadores logísticos que a su vez generan tráfico para las instalaciones portuarias.

Esta nueva concepción del servicio portuario, justifica que el Consejo de Administración del P.A.B. acordara, en la sesión del 3 de febrero de 1.992, a partir de la propuesta confeccionada y aprobada previamente en Port 2000, encomendar a CILSA y delegar en ella lo siguiente:

- a) La promoción de la Zona de Actividades logísticas (ZAL), primera y segunda fase.
- b) La elaboración del proyecto de Plan Especial para la segunda fase de la ZAL.
- c) El impulso y seguimiento de la tramitación del Plan Especial.
- d) La negociación previa para la adquisición de suelo y la elaboración de expedientes de expropiación.
- e) La contratación y ejecución de las infraestructuras precisas para la ZAL.
- f) La construcción de naves y locales industriales, comerciales, oficinas y servicios.
- g) La contratación y ejecución de los correspondientes equipamientos.
- h) La cesión de suelo y/o techo sobre los terrenos en concesión del P.A.B.
- i) El mantenimiento y conservación de infraestructuras, equipamientos y edificios.
- j) La coordinación del uso de servicios y equipamientos
- k) La gestión integral de la primera fase de la ZAL
- l) Prestar directamente o subcontratar los servicios de la ZAL

m) Seleccionar a los futuros arrendatarios de suelo y/o techo en la ZAL.

n) Constituir o asociarse con empresas que puedan ser de interés.

o) Impulsar la organización de los clientes de la ZAL para conseguir un interlocutor representativo.

#### ***4.3.3.- Compra de terrenos***

Al mismo tiempo que se iniciaba la redacción del anteproyecto del Plan Especial, se empezaron las gestiones encaminadas a la compra de terrenos en el área objeto de la planificación.

Durante el período de tiempo en que la Gerencia se ocupó de la compra de terrenos, antes de que esta actividad pasara a ser realizada por la empresa CILSA, que tomó el relevo de Port 2000 en la promoción de la ZAL, se compraron unas 45 Has., que sirvieron para que el puerto de Barcelona pasara a ser el mayor propietario del Polígono Industrial Pratense y consolidara su irreversible posicionamiento en la zona del Delta.

Como paso previo al inicio de las operaciones de compra, la Gerencia estudió en profundidad tanto los precios que se estaban pagando en la zona en aquellos momentos, como los criterios que se seguirían para determinar los precios de expropiación, una vez se hubiera formalizado la extensión de la zona de servicio del puerto. A partir de la información obtenida se transmitió la oferta de compra a los propietarios de los terrenos afectados, con el resultado de unas compras realizadas por un importe superior a los tres mil millones de pesetas.

Las dos grandes operaciones que se realizaron durante el citado período, entre 1.988 y 1.991 fueron las de compra de terrenos a REPSOL y a INDUSTRIAS DEL BESOS.

Con REPSOL se mantuvieron unas largas negociaciones, que se alargaron por el intento inicial de estudiar la posibilidad de compensar el precio a pagar por la concesión de gasolineras para el suministro de combustibles en el puerto. Dada la imposibilidad de alcanzar un acuerdo, se terminó realizando una operación de compraventa de 28 has. sin

ningún acuerdo complementario.

En cuanto a la compra de las 15 Has. propiedad de Industrias del Besos, a través de sus participadas CUPRAC y AGRICOLA PRATENSE, fue la primera operación que se materializó, aún cuando las negociaciones se iniciaron con posterioridad a las mantenidas con Repsol.

Una vez constituida la empresa promotora de la ZAL y sus actividades pasaron a ser realizadas fuera de Port 2000, el departamento jurídico de la Gerencia continuó sin embargo en su tarea de asesoramiento global a dicha empresa, entre otras cuestiones en las relacionadas con la compra de terrenos.

#### ***4.3.4. Convenio con el Ayuntamiento de Barcelona***

El 28 de abril de 1.993 se firmó un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria de Barcelona centrado en el planeamiento urbanístico del puerto de Barcelona, especialmente el relativo a la Zona de Actividades Logísticas 1º Fase, es decir la Fase a emplazar en el término municipal de Barcelona.

Dada la implicación de la Gerencia en esta problemática, las negociaciones previas y la redacción del borrador del convenio correspondieron a Port 2000 en representación de la A.P.B.

Como antecedentes del Convenio se citaba la positiva experiencia de la colaboración acordada en relación con el Plan Especial del Port Vell, en relación al cual, como ya hemos visto, también se confeccionó. Se constata que "es sobradamente conocido que el urbanismo, cuando sobre un territorio ocurren diversos órdenes competenciales, constituye el paradigma de los conflictos de atribuciones. Al mismo tiempo es una realidad que el Tribunal Constitucional, al amparo de numerosos preceptos de la legislación española, ha hecho numerosas llamadas a la búsqueda de fórmulas que permitan la superación de estos conflictos".

En cuanto a la posible problemática que se quería evitar con el Convenio se cita "una vez definidos el Plan Director y el Proyecto ZAL, las dos partes constatan que ahora, antes de desarrollar físicamente las directrices que contienen los citados documentos, es el

momento oportuno para establecer las bases de un diálogo permanente entre el Consistorio y la Autoridad Portuaria, con la finalidad de ir reflexionando conjuntamente sobre las relaciones de los tejidos urbano y portuario, la conexión viaria y la accesibilidad, y la coherencia y compatibilidad de los usos urbanos y portuarios."

Los puntos más importantes que trata el clausulado del Convenio son los siguientes:

1º.- La A.P.B. promoverá y tramitará como Plan de Utilización de Espacios Portuarios el Plan Director del Puerto de Barcelona, complementado por el Plan Especial del Port Vell, el Proyecto ZAL , el proyecto de Infraestructuras Portuarias ZAL 1º Fase y el Proyecto de Ampliación de la Zona de Servicio.

2º.- El Ayuntamiento informará favorablemente el citado plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

3º.- La A.P.B. promoverá, en coordinación con el Ayuntamiento de Barcelona, el Plan Especial del Sistema Portuario referido a su término municipal.

4º.- Se constituirá una Comisión Mixta de Seguimiento del acuerdo.

5º.- La función esencial de la Comisión Mixta será vigilar la formulación coordinada del Plan Especial del Sistema Portuario.

6º.- La A.P.B. se compromete a vigilar que los operadores logísticos instalados en la ZAL realicen actividades admisibles según la normativa urbanística.

7º.- La A.P.B. hará respetar los parámetros de edificación previstos en el P.G.M.

8º.- El Ayuntamiento de Barcelona tramitará y otorgará las licencias de actividad por conducto de la Autoridad Portuaria o del órgano de gestión de la ZAL.

#### **4.4. Defensa jurídica**

Pleitos contra el desvío del río Llobregat.

Recurso contencioso-administrativo nº 251/89, interpuesto por el Ayuntamiento del Prat del Llobregat.

Dicho recurso culminó por sentencia de 5 de Junio de 1990, nº 442, que anuló el alzamiento de la suspensión de ejecutividad del desvío del Río Llobregat por razón de que el proyecto constructivo del nuevo cauce debía ser tramitado y aprobado, teniendo en cuenta los estudios portuarios.

Dicha Sentencia fue ratificada, sustancialmente, por Sentencia del Tribunal Supremo de 21 de Febrero de 1994.

Actualmente la tramitación del proyecto constructivo del nuevo cauce del Río Llobregat está a punto de iniciarse, para lo cual se han tenido en cuenta los estudios portuarios constituidos por el Plan Director, la Ampliación de la Zona de Servicio, el Proyecto de infraestructuras Portuarias ZAL 1º Fase y el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios.

Recurso contencioso-administrativo nº 392/90, interpuesto por D. Pablo Vila Fabró y otros. Dicho recurso culminó por Sentencia de 7 de Julio de 1992, nº 427, que recogió íntegramente los pronunciamientos de la Sentencia de 5 de Junio de 1990, nº 443.

La Generalitat de Cataluña recurrió en casación ante el Tribunal Supremo contra dicha Sentencia.

## ***5.- Financiación y estructura de gastos de la Gerencia***

## ***5.- Financiación y estructura de los gastos de la Gerencia***

En el artículo 5 de sus Estatutos, se determina el patrimonio inicial y las fuentes de recursos de la Gerencia de la forma siguiente:

"ARTICULO 5º.- El Patrimonio de la Gerencia estará constituido por los siguientes bienes y derechos:

- a) Los fondos de sostenimiento iniciales, que consisten en cincuenta millones de pesetas (50.000.000.-), aportados por P.A.B.
- b) El derecho a la utilización gratuita del inmueble 27 de la calle José Anselmo Clavé, que el P.A.B. adscribe a la Gerencia Urbanística como sede permanente, así como de su equipamiento y mobiliario.
- c) Los fondos de sostenimiento anuales que el P.A.B. aportará a la Gerencia y que podrán consistir, entre otros, en un porcentaje de los cánones resultantes de las concesiones y autorizaciones que se otorguen en los ámbitos de actuación de la Gerencia y como consecuencia de sus operaciones.
- d) Las subvenciones y aportaciones del estado o de otros entes de la Administración Pública.
- e) Las donaciones que pueda recibir de personas privadas o públicas.
- f) Los ingresos derivados de su patrimonio.

Durante el periodo de actuación de Port 2.000 que hemos venido relatando, la financiación de sus actividades ha corrido a cargo de la A.P.B. que durante los primeros cinco años fue subvencionando las actividades de la Gerencia con unas aportaciones anuales medias de 200 millones de pesetas, elevadas a 250 millones los dos últimos ejercicios.

Contablemente, tal como se expone en las auditorías a las que se han ido sometiendo todos los años las cuentas de la Gerencia, "las inversiones realizadas en cada ejercicio con cargo a los fondos recibidos anualmente de la Autoridad Portuaria de Barcelona se traspasan a dicha Entidad, antes del cierre de las cuentas anuales de cada ejercicio. Por consiguiente, el saldo del epígrafe "Proyectos en curso" representa el importe de las inversiones efectuadas en exceso de los fondos recibidos para su financiación que está pendiente de traspaso."

La imputación anual entre los distintos proyectos de los gastos directos generados por los "proyectos en curso" se ha ido efectuando a partir del reparto decidido por el Servicio de Proyectos y Obras, en función de la carga de trabajo requerida por cada uno de ellos durante el ejercicio.

En cuanto a la estructura de gastos de la Gerencia, esta, ha sido la habitual en una empresa de ingeniería, que sería su equivalente si hubiera pertenecido al sector privado. Por lo tanto, dependiendo de los proyectos y tareas de cada año, entre el 60% y el 70% de los gastos correspondían a los de personal y aproximadamente entre el 15% y el 25% a Asistencia Técnica y otras colaboraciones.

Además de los gastos corrientes de cada ejercicio, con los fondos de sostenimiento también se ha financiado las obras de ampliación de la sede social, ampliada en 166 m<sup>2</sup> en el año 1989, así como la informatización de la Gerencia, incluyendo los equipos necesarios para la internalización del trabajo de confección mecanizada de los proyectos de obras.

## ***6.- El futuro institucional de Port 2000***

## **6.- El futuro institucional de Port 2000**

La concepción del área del Port Vell siempre había partido de la idea de que, aún siendo un área urbana para uso y disfrute sin limitaciones de los ciudadanos y visitantes de Barcelona, debía disfrutar de una atención especial en cuanto a vigilancia, limpieza y mantenimiento, que la deberían distinguir de forma permanente del resto de la ciudad, para asegurar el éxito de la operación urbanística realizada.

Las tareas necesarias para asegurar los objetivos citados sólo pueden asegurarse con una empresa dedicada exclusivamente a la labor de atención al Port Vell, debido a su importancia y a que intervienen numerosas empresas e intereses contrapuestos que deben coordinarse para asegurar el nivel de calidad de servicios que se pretende.

El hecho de que la Gerencia Urbanística Port 2000 dependa de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que a su vez forma parte del holding del sector público Puertos del Estado, es sin lugar a dudas un impedimento para asegurar la maniobrabilidad necesaria para constituir una nueva empresa con participación del sector privado que se quería incorporar a las tareas citadas, (necesidad de autorizaciones del holding, del Consejo de Ministros para la constitución de la Empresa, etc.). Como no podía renunciarse a la constitución de la empresa de servicios para actuar en la nueva etapa del Port Vell, se tomó la decisión de aprovechar la existencia de la Gerencia Urbanística Port 2000 y transformarla, para poder actuar en el ámbito de los servicios a la zona, mediante la oportuna modificación de sus Estatutos, todo ello sin renunciar a poder finalizar algunas actuaciones urbanísticas pendientes.

Partiendo de las anteriores consideraciones, el día 15 de febrero de 1995, el Consejo de Administración de la Gerencia Urbanística Port 2.000 acordó proponer al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona la adopción de los acuerdos siguientes:

**PRIMERO** : APROBAR el marco definidor de la futura estructura institucional para el Port Vell, que consistirá esencialmente en:

- a) La modificación de los Estatutos de la Gerencia Urbanística Port 2000 para adecuarla a las funciones urbanísticas del Port Vell y el seguimiento exhaustivo de

las concesiones.

b) La Gerencia modificada será la beneficiaria de una autorización sobre los espacios del Port Vell no sujetas a utilización privativa del dominio público portuario pudiendo arrendar la explotación de los espacios citados y los correspondientes servicios de vigilancia, mantenimiento, animación, finalización del Plan Especial del Port Vell, inspección de las concesiones y demás complementarios.

c) La Gerencia mantendrá su estructura jurídica y será la coordinadora y el soporte administrativo de una AIE del Port Vell, con la participación de todos los concesionarios y la representación de la A.P.B. a través de la propia Gerencia.

d) La AIE del Port Vell será promovida por la A.P.B. mediante la Gerencia, para poder contar con un interlocutor único para vehicular las alternativas y sugerencias en asuntos de interés común para facilitar y mejorar el desarrollo y los resultados de la actividad de sus socios.

**SEGUNDO** : FACULTAR ampliamente al Presidente con tal de que, de acuerdo con el contenido expositivo y dispositivo de estos acuerdos, impulse seguidamente la modificación y adaptación de la Gerencia Urbanística Port 2000 y la constitución de la AIE, hasta sus últimas consecuencias, sin perjuicio de la consideración y aprobación, si procede, de los correspondientes Estatutos por parte de este Consejo en su momento, previamente a los oportunos estudios de carácter económico-financiero.

**TERCERO** : FIJAR como fecha última de liquidación de la etapa actual de la Gerencia Urbanística Port 2000 el día 30 de junio del presente año y como fecha inicial de la Gerencia modificada el siguiente día 1º de Julio.

**CUARTO** : Ordenar al Gerente de Port 2000 la elaboración y presentación de una Memoria de Actuación de la Gerencia Urbanística Port 2000, entre ahora y el día 30 de Junio, que exponga su evolución y todas las tareas realizadas desde las diferentes vertientes, política, administrativa, laboral, técnica, económica y jurídica.

Esta propuesta de Port 2000 fue recogida y aprobada por el Consejo de Administración de la A.P.B. en sesión celebrada el 15 de febrero del mismo año.

Los considerandos mas relevantes que se tuvieron en cuenta para la presentación y aprobación de estos acuerdos fueron los siguientes:

- a) La ejecución del Port Vell se encuentra ya en su última fase, excepción hecha del Muelle de Barcelona, preveándose la culminación de las obras mas significativas e importantes en el transcurso del primer semestre de 1995.
- b) Que en cuanto hace referencia a la ampliación del puerto y establecimiento de la ZAL el Puerto de Barcelona ya ha constituido un ente específico de gestión,
- c) Que, en consecuencia, cabe ponderar ahora, con tiempo suficiente, la conveniencia o no de disolver y liquidar la Gerencia, o bien proceder a su modificación para que se ajuste a la nueva estructura del Puerto y para adecuarla a la nueva etapa a punto de iniciarse.
- d) A lo largo de estos casi siete años la Gerencia ha desarrollado una importantísima labor que ha superado de mucho las expectativas iniciales y que, por razones obvias de economía administrativa y de procedimiento, parece mas adecuado conservar las estructuras que han demostrado eficacia de gestión.
- e) Por otra parte hay que tener en cuenta que es necesario planificar la constitución de una entidad mixta, entre la A.P.B. y los concesionarios del Port Vell, que posibilite a la primera contar con un interlocutor único para tratar los asuntos de interés común.
- f) Visto lo anterior, aparece la conveniencia de considerar el contenido de la Ley 12/1.991, de 29 de abril, sobre las Agrupaciones de Interés Económico, la cual diseña unos entes que se consideran particularmente adecuados, ya que en su artículo 2º se determina:

"Finalidad.

1. La finalidad de la Agrupación de Interés Económico es facilitar el desarrollo o mejorar los resultados de la actividad de sus socios.

2. La Agrupación de Interés Económico no tiene ánimo de lucro para si misma."

g) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se pueden definir los trazos principales de un escenario futuro que consistiría, en una propuesta de modificación de los Estatutos de la Gerencia Urbanística Port 2000, que, aunque manteniendo su naturaleza jurídica, mantuviese sus tareas de inspección y seguimiento exhaustivo de las concesiones del Port Vell, proponiendo a la AUTORIDAD PORTUARIA DE BARCELONA la adopción de los acuerdos que comporten el ejercicio de autoridad, de acuerdo con lo establecido por el artículo 40.4 de la Ley 27/1.992, y todas las demás de contenido urbanístico respecto al Port Vell, mas las adicionales de coordinación y de gestión de la Autorización.

La Gerencia Urbanística Port 2.000, ejercerá las facultades de explotación inherentes a la autorización de los espacios del Port Vell no sujetos a utilización privativa del dominio público portuario, cuya tramitación fue incoada por acuerdo del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona del 14 de diciembre del presente año, y, además, arrendará y fiscalizará los servicios comunes de vigilancia, limpieza, iluminación, mantenimiento, animación, coordinación, finalización de la ejecución del Plan Especial del Port Vell y otros complementarios que sean necesarios, elaborando la propuesta de presupuesto anual para la contribución a estos gastos de la Autoridad Portuaria de Barcelona, así como de los concesionarios del Port Vell. Estos fondos será librados a la Gerencia con motivo de la explotación de la autorización otorgada a su favor, de modo que, al finalizar cada ejercicio, la Gerencia pueda nivelar gastos e ingresos, correspondiendo, en consecuencia, todos los excedentes de su gestión a la Autoridad Portuaria de Barcelona. La Gerencia, así configurada, reduciría su estructura laboral al personal imprescindible, manteniendo la sede actual y conservando su estructura orgánica.

Este marco, que se considera el más operativo para afrontar el desarrollo del Port Vell, es el que se ha configurado con la aprobación de la propuesta presentada al inicio de este apartado. El Consejo de Administración de la A.P.B. adoptó el acuerdo de modificar los Estatutos de la Gerencia Urbanística Port 2000 en la sesión del 1 de marzo de 1995.

Las modificaciones esenciales de los Estatutos que se aprobaron fueron las siguientes:

\* Eliminar del objeto de actuación de la Gerencia la planificación y ejecución del Plan Especial de los Sectores Ia y Ib del sistema portuario ubicado a poniente del lecho del Río Llobregat. (Art.2)

\* Incluir dentro de las facultades de la Gerencia las siguientes:  
(Art.2)

a) Seguimiento exhaustivo de las concesiones otorgadas y futuras, dentro del ámbito del Port Vell.

b) Explotación de los espacios del Port Vell, no sujetos a utilización privativa del dominio público portuario, así como arrendar y fiscalizar los servicios de vigilancia, limpieza, mantenimiento y demás servicios complementarios que sean necesarios, bajo las condiciones de las pertinentes concesiones o autorizaciones, otorgadas por la Autoridad Portuaria de Barcelona.

c) Explotar los derechos de imagen del Port Vell.

d) Coordinar la actuación de la futura Asociación de Interés Económico del Port Vell, dándole el soporte administrativo necesario, recogiendo sus sugerencias y propuestas, canalizándolas hacia la Autoridad Portuaria de Barcelona, en su calidad de interlocutor único delante de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

e) Proponer y gestionar las futuras inversiones que se puedan producir, dentro del ámbito del Port Vell.

f) Representar a la Autoridad Portuaria de Barcelona, en la A.I.E. del Port Vell.

\* Incluir en las partidas de Patrimonio las siguientes: (Art.5)

a) La posibilidad de realizar la explotación del inmueble nº 27 de la C/ Josep Anselm Clavé.

b) Los ingresos procedentes de los cánones derivados de las concesiones y autorizaciones de uso privado del Port Vell. Estos fondos serán transferidos semestralmente a la Gerencia.

La cuantía de estos fondos será variable, en función de los ingresos obtenidos por la Gerencia como consecuencia de la explotación de los espacios públicos de uso no privativo.

Al finalizar cada ejercicio la Gerencia podrá igualar gastos e ingresos, correspondiendo todos los excedentes de su gestión a la Autoridad Portuaria de Barcelona.

Esta transferencia de excedentes sustituirá al canon fijado provisionalmente por los espacios públicos de uso privado otorgado a la Gerencia.

c) Los bienes que se deriven de su activo.

d) Los ingresos derivados de las concesiones o autorizaciones de la explotación de los espacios públicos de uso no privado otorgados a la Gerencia.

\* El Consejo de la Gerencia estará integrado por el Presidente y cinco Vocales designados por el Consejo de la Autoridad Portuaria de Barcelona y entre ellos, como mínimo uno representará a la Generalitat de Cataluña, uno del Ayuntamiento de Barcelona, uno de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona y dos estarán en representación de los restantes componentes del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona, uno de cuales puede no ser componente de citado Consejo y designado a propuesta de la Gerencia, por ser considerado como persona de probada capacidad y experiencia en todo lo relativo al Port Vell. (Art.6)

\* Se amplían las atribuciones del Sr. Gerente en los siguientes apartados:(Art.12)

a) Contratar todos aquellos servicios comunes de vigilancia, mantenimiento, limpieza, iluminación y demás servicios que sean necesarios.

b) Suscribir todos aquellos contratos y otorgamientos de autorizaciones, para la explotación de los espacios públicos del Port Vell de uso no privado.

c) Representar a la Autoridad Portuaria de Barcelona en la Asociación de Interés Económico del Port Vell.

Con sus nuevos Estatutos, la Gerencia Urbanística Port 2000, a partir del día primero de Julio de 1995, asumirá la tarea de finalizar la importante labor iniciada siete años antes, que ha revitalizado el área portuaria mas cercana a la ciudad, incorporándola al espacio utilizable por los ciudadanos y visitantes de Barcelona, al mismo tiempo que se ocupará de mantenerla en las condiciones mas adecuadas para el uso y disfrute público que inspiró la remodelación del Port Vell.

A

n e x o s

Port 2000

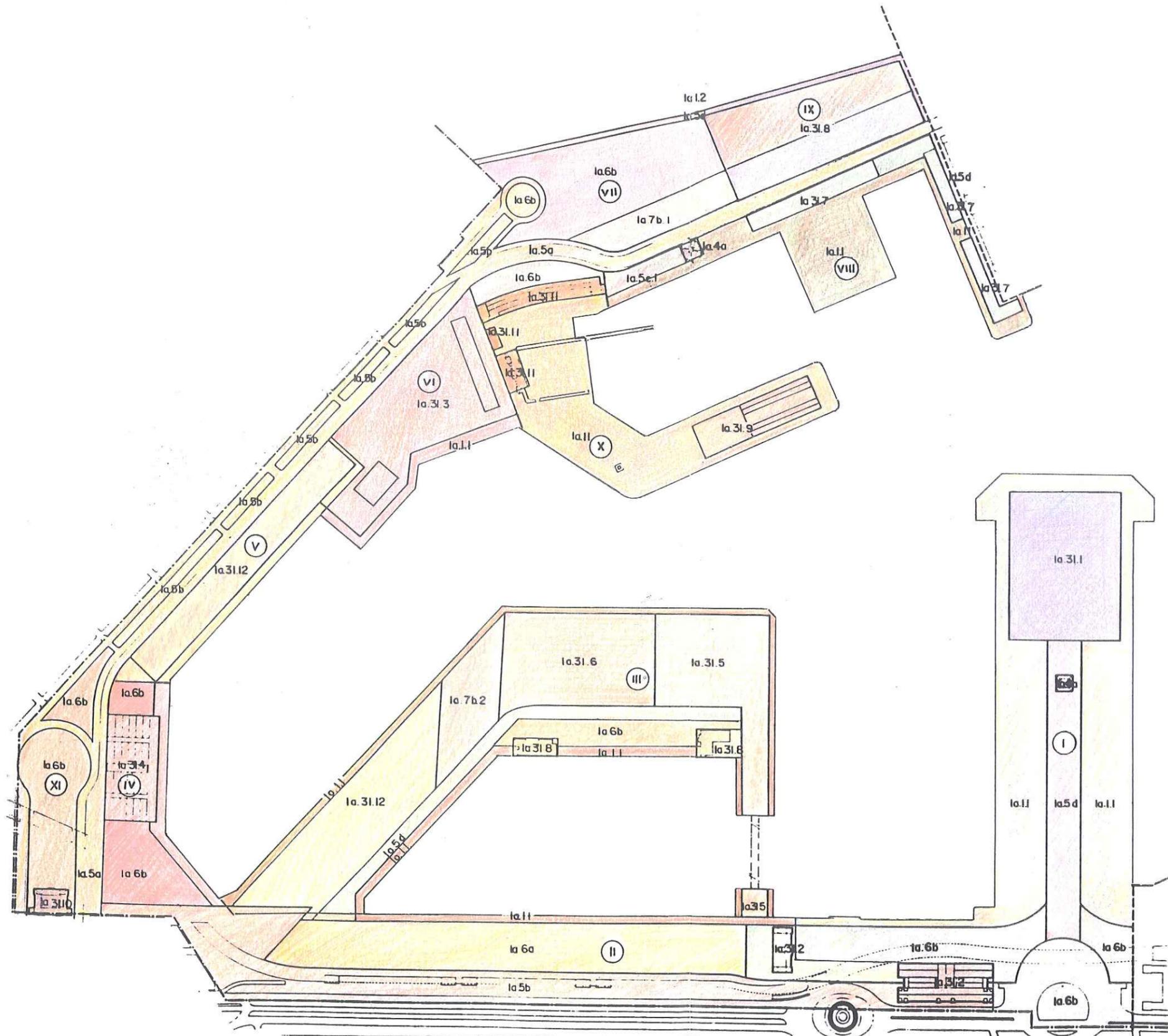




***1.- FOTOPLANO DEL PORT VELL, ANTES DE LA ACTUACION  
URBANISTICA.***







AMBITOS PORTUARIOS DE ACTUACION

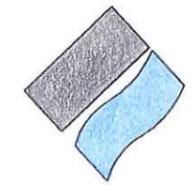
- I MUELLE DE BARCELONA, PORTAL DE LA PAZ Y ATARAZANAS
- II MUELLE DE BOSCH I ALSINA
- III MUELLE DE ESPAÑA
- IV MUELLE DEL DEPOSITO
- V MUELLE DE LA BARCELONETA
- VI MUELLE DEL RELOJ
- VII PLAZA DEL MAR
- VIII MUELLE NUEVO
- IX CLUB NATACION BARCELONA
- X MUELLE DE PESCADORES
- XI PASEO NACIONAL

- LIMITE DEL SECTOR PORTUARIO
- LIMITE DEL PLAN ESPECIAL

CALIFICACION URBANISTICA

- I SISTEMA PORTUARIO
- Ia SECTOR PORTUARIO
- Ia.1 ZONA CONTIGUA Y DE ORILLA DEL MAR
- Ia.1.1 MUELLE
- Ia.1.2 PLAYA
- Ia.4 TRANSPORTE POR TELEFERICO
- Ia.4.A EXISTENTE
- Ia.5 SISTEMA VIARIO BASICO DENTRO DEL SECTOR PORTUARIO
- Ia.5a RED VIARIA BASICA
- Ia.5b VIAS CIVICAS
- Ia.5c APARCAMIENTO
- Ia.5c.1 APARCAMIENTO EN SUPERFICIE
- Ia.5d VIAL PORTUARIO
- Ia.6 ESPACIOS LIBRES DE EDIFICACION DENTRO DEL SECTOR PORTUARIO
- Ia.6a ESPACIOS LIBRES ACTUALES
- Ia.6b ESPACIOS DE NUEVA CREACION
- Ia.7 EQUIPAMIENTOS
- Ia.7b.1 EQUIPAMIENTOS DEPORTIVOS
- Ia.7b.2 EQUIPAMIENTOS CULTURALES PORTUARIOS DE NUEVA CREACION
- Ia.31 ZONAS DE AGRUPACION DE LA EDIFICACION DENTRO DEL SECTOR PORTUARIO
- Ia.31.1 ESTACION MARITIMA, OFICINAS PORTUARIAS DEL TRANSPORTE Y DEL COMERCIO
- Ia.31.2 P.A.B. Y ADUANA
- Ia.31.3 BASES NAUTICAS Y DEMAS SERVICIOS COMPLEMENTARIOS
- Ia.31.4 OFICINAS Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS
- Ia.31.5 CENTRO COMERCIAL
- Ia.31.6 ACUARIO Y ACTIVIDADES RECREATIVAS
- Ia.31.7 INDUSTRIA NAUTICA Y SERVICIOS COMPLEMENTARIOS
- Ia.31.8 CLUB DEPORTIVO
- Ia.31.9 INSTALACIONES PESQUERAS
- Ia.31.10 CENTRO DOCENTE
- Ia.31.11 RESIDENCIAL Y SERVICIOS NAUTICOS
- Ia.31.12 PASEOS PORTUARIOS Y USOS COMPLEMENTARIOS

PUERTO AUTONOMO DE BARCELONA



PLAN ESPECIAL  
DEL  
PORT VELL  
DE  
BARCELONA

