

4 JUL. 1989

B-192
A

PORT AUTÒNOM de BARCELONA

B1-B3

P-18(8), P-19(4),
Q-18, Q-19



APROVAT DEFINITIVAMENT PER LA
COMISSIÓ D'URBANISME DE BARCE-
LONA EN SESSIÓ **11 Maig 1989**
TENINT EN COMPTE LES PRES-
CRIPCIONS ESMENTADES A L'A-
CORD, QUE HAN ESTAT INCORPO-
RADES D'OFICI.

LA SECRETÀRIA

VEURE BA-192A

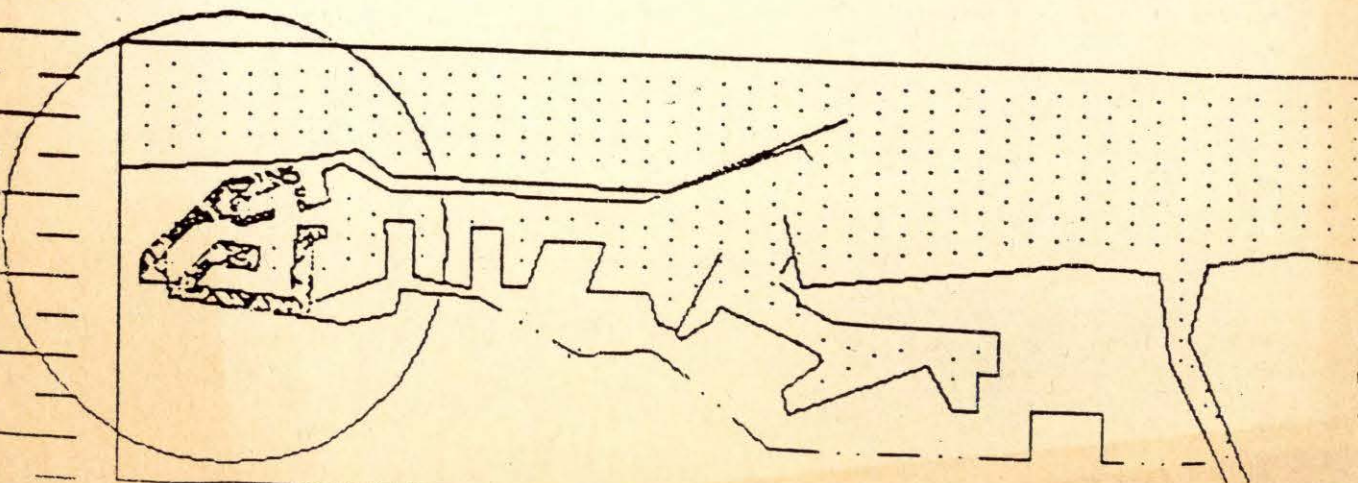


PLA ESPECIAL del



PORT VELL de BARCELONA

TEXT RECTIFICAT SEGONS L'ACORD



4 JUL. 1989

²
B- 192
A

B1-B3

P-18(B), P-19(A)

Q-18, Q-19

EQUIP REALITZADOR

Serveis Tècnics del Port Autònom de Barcelona i
de la Gerencia Urbanística PORT 2000 del P.A.B.

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1939

B-192
A

3

B1-B3

P-18(8), P-19(4)

Q-18, Q-19

MEMORIA



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

B1-B3

P-18(8), P-19(4)

Q-18, Q-19

4

MEMORIA

1. Introducció.....	pàg. 5
2. Antecedents del Pla Especial.....	" 11
3. Criteris Generals de l'Ordenació.....	" 17
4. Viabilitat Jurídica del Pla Especial..	" 25
5. Gestió del Pla.....	" 42
6. Estudi Econòmic-financer.....	" 46
7. Quadre de característiques físiques	
inmobles del Port Vell.....	" 53
8. Plànols d'informació.....	" 57



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

5



APROVAT DEFINITIVAMENT PER LA
COMISSIÓ D'URBANISME DE BARCELONA
EN SESSIÓ 11 Maig 1989
TENINT EN COMPTA LES PRESCRIPCIONS
ESMENTADES A L'ACORD, QUE HAN ESTAT INCORPORADES
D'OFICI.

LA SECRETÀRIA

1. INTRODUCCIO.

1.1 L'EVOLUCIO DEL PORT, A REMOLC DE L'ACTIVITAT COMERCIAL I

URBANA DE BARCELONA.

El Port de Barcelona ha estat sempre un port fonamentalment comercial. Darrerament ha assumit, a més a més, la funció de centre de transformació de mercaderies.

L'activitat nàutica i portuària de Barcelona, així com els canvis generats en el transport marítim i el comerç, es desenvolupen paral·lelament a l'evolució econòmica, comercial i industrial de la seva àrea d'influència.

Avui els ports, a més de ser un recer natural o artificial per a facilitar la càrrega i descàrrega dels vaixells mercants, precisen de grans espais per a emmagatzemar els productes. Les lleis i sistemes de racionalització dels estocs i del transport d'aquests grans dipòsits han fet variar la relació de superfícies dàrsena-moll del port tradicional i han obligat a millorar les seves comunicacions amb les àrees econòmiques del seu hinterland.

Aquest procés ha exigit construir o habilitar noves dàrsenes amb superiors calats fortament especialitzat (gasos líquuats, "granel·ls sòlids", etc.)

A Barcelona, això s'ha realitzat ampliant el Port cap a Ponent cercant àrees millo relacionades amb la infraestructura industrial de transport de la ciutat i del país.

Aquest desplaçament de l'activitat cap a Ponent permet de reconsiderar la part més antiga del port i, també, més relacionada amb el Centre Històric de la Ciutat, transformant-se, així, aquella, en una gran barrera a la moderna tendència de l'apropament de Barcelona al mar.

Tot i així, el Port de Barcelona, i concretament el que en diem "Port Vell", no ha deixat d'acollir els barcelonins, gràcies a la seva contigüitat amb el barri de la Barceloneta i a la subsistència d'elements molt atractius com són els trajectes portuaris amb les "Golondrines" i el "Telefèric" que uneix el Port amb Montjuïc, l'escullera, amb alguns restaurants i, per últim, una certa activitat esportiva relacionada amb el mar, testimoni d'una tendència que consagra la frase de Pierre Vilar en dir que malgrat tot "Barcelona és una ciutat marítima i mediterrània".



1.2 LA TRANSFORMACIO DE LA CIUTAT A L'ENTORN DEL PORT.

La transformació de la ciutat a l'entorn del Port es caracteritza per dos fets complementaris, un d'ells, l'augment de l'activitat portuària cap a Ponent i la consegüent expectativa urbana dels barris barcelonins més pròxims a la mar i naturalment al Port.

L'altre fet -complementari de l'anterior, com ja s'ha dit- l'ha marcat la pròpia .empenta urbanística d'aquest darrer quart de segle per a posar al dia una ciutat molt endarrerida en equipaments, serveis i infraestructures. Una de les mesures d'aquesta actualització va ser l'establiment d'una pla de vies bàsiques que afectà definitivament el front marítim i portuari de Barcelona amb el traçat del Cinturó Litoral com un dels eixos del tràfic metropolità.

D'altra banda, Barcelona ha començat a obrir-se al mar des de fa molts anys. La primera operació va ser el Passeig Marítim de la Barceloneta, què, més que un ampli balcó al mar, és un intent de sanejar la part del darrera d'aquest populós barri. L'enrevessat accés actual no ha permès que l'operació urbanística obtingués l'èxit esperat.

Darrerament, se li ha afegit una altra realització, el Passeig de Colom, que suposa la remodelació del front marítim urbà històricament més clar i important de Barcelona.



4 JUL. 1989

B-192
A

8

Aquesta operació ha fet compatible la reconversió del Moll de la Fusta en una àrea d'ús ciutadà amb el traçat del primer tram urbà del Cinturó Litoral pel tràfic metropolità. La forma deprimida i en un tronc separat del tràfic local que transcorre en superfície, és el que ha permès casar dos elements tant diferents com són el domini peatonal i el gran tràfic.

El Pla de Costes de la Zona Costanera de l'Àrea Metropolitana de Barcelona preveu altres punts de sortida de la ciutat al mar, dels quals n'és estrella la zona del Poble Nou per la seva finalitat Olímpica l'any 92. I, a més, per la seva ubicació, la zona del "Port Vell", que, ha esdevingut una peça clau en la dinàmica de la recuperació urbanística del front marítim de Barcelona.

La solució definitiva, avui en estudi, del traçat del Cinturó Litoral, amb les seves connexions amb el Moll de Barcelona, Plaça de Colom i Passeig Nacional, l'arribada al Port Vell, des del Paral·lel, les Rambles, Via Laietana i Pla del Palau, la revitalització de la Barceloneta com a conseqüència de l'aprovació del Pla Especial de Reforma Interior i la canalització del tràfic metropolità i pesat que permeti una arribada fluïda dels barcelonins a aquesta zona marítima, són factors que permetran la integració física del port a la ciutat. I tan sols cal que l'urbanisme faci aquesta integració racional i comprensible.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

B1-B3

P-18(8), P-19(4)
Q-18, Q-19

9

1.3 EXPECTATIVES EN LA RELACIO CIUTAT-PORT.

La integració urbanística del Port Vell a la Ciutat suposa imprescindiblement una reconversió de la seva activitat.

Aquesta reconversió és avui possible, perquè el creixement i modernització del Port troba la seva seu més adient cap al litoral Ponent, deixant el Port més antic i més pròxim al Centre Històric com a espai susceptible de remodelació.

Aquest procés no és específic de Barcelona. Igual ha succeït a d'altres ciutats de tot el món que ens precedeixen en aquesta reconversió: San Francisco, New York, Baltimore, Londres, Marsella, etc.

El sentit del canvi d'activitats en el port, per tal de realitzar aquesta reconversió urbanística, ve determinat pel seu caràcter marítim, per les seves dimensions i estructura física, per les seves instal·lacions recuperables i per la manera de confondre's amb el teixit urbà perifèric.

Veiem doncs què, com en altres casos semblants, el Port Vell



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

10

ha d'acollir primordialment, activitats compatibles amb el seu específic marc marítim, com son les activitats nàutiques, marítimo-esportives, i totes aquelles altres activitats que puguin desenvoluparse a l'empara de les aigües protegides i hagin de complementar-se amb serveis i equipaments que tinguin e el seu emplaçament idòni en les àrees e instal.lacions portuàries actuals.

Però, a més, aquestes activitats, conformes amb la tradicional explotació dels ports, poden cohonestar-se, mercès a la privilegiada situació del "Port Vell" i a les seves especials condicions -a les que ja hem fet esment- amb l'adscripció a àrees portuàries d'usos més específics, com el comercial, que fomentin el desenvolupament de nous programes, contribuint així, a revaloritzar i reconstruir un àmbit urbà degradat.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

2. ANTECEDENTS DEL PLA ESPECIAL.

B- 192
A

2.1. TREBALLS PREVIS I ESTUDIS ANTERIORS AL PRESENT PLA ESPECIAL.

L'AVANTPROJECTE DEL PORT VELL.- Dins la Planificació Estratègica aprovada pel P.A.B. per al quinquenni 1986-1991 s'aprovà, paral·lelament al desplaçament de les activitats industrials cap al litoral de Ponent, la realització d'un estudi i pla d'actuació per a la reconversió de la part més antiga del Port, posant-se, d'aquesta forma, de relleu la conveniència d'un canvi dels usos que donaria sortida a la pressió urbana que vol arribar al mar, malgrat l'obstacle que representa el tràfic litoral. Per tal de desenvolupar aquest estudi es creà una comissió interna al P.A.B., anomenada Comissió del Port Vell, que portà a terme un Avantprojecte de Remodelació en les següents fases:

a) ANALISI DE LA SITUACIO ACTUAL:

En la què es defineixen els objectius, es delimita la zona objecte del treball i s'analitza en detall la seva situació física, administrativa i arquitectònica, amb la creació d'un fons documental.

Es defineixen també les necessitats d'ordre urbà, regional i portuari des del punt de vista social i econòmic.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

b) ANALISI DE LES ALTERNATIVES D'ACTUACIÓ:

S'aprofundeix en l'estudi d'alternatives tècniques (infraestructura, inversions, etc.) i dels usos i activitats, conformant uns models d'actuació a partir de la intersecció entre les possibles alternatives.

c) ZONIFICACIÓ I DEFINICIÓ D'USOS:

En la què es delimiten paquets d'actuació, la seva corresponent infraestructura tècnica i criteris generals.

d) ESTUDI DE VIABILITAT ECONOMIC-FINANCERA:

Proposta d'explotació i anàlisi de fluxes monetaris.

Acabada aquesta fase, el P.A.B. encomanà un estudi urbanístic i arquitectònic del Port Vell, basat en les dades obtingudes i en les alternatives més clares per a la seva rehabilitació econòmica i urbana.

Aquest estudi a un nivell de definició de criteris i objectius d'un futur pla, treballava en tres fronts diferents:

a) Front del Moll d'Espanya, convertint-lo en un centre esportiu-recreatiu amb base per a una marina d'embarcacions de tipus mitjà. Donant suport a això, un centre comercial per a donar consistència urbana al conjunt i comptant amb l'evident avantatge de la seva privilegiada situació.



b) Front del Moll de la Barceloneta, en la direcció de reforçar el caràcter urbà i públic del Passeig Nacional i la seva façana al Port.

c) Front de mar, on es predissenyava una façana marítima molt accessible i rica en instal·lacions lliures d'esbarjo i esportives. Al centre d'aquesta façana es dibuixava una nova plaça que monumentalitzava el final del Passeig Nacional de la Barceloneta.

Aquest treball es va materialitzar en unes làmines que il·lustraven la formalització d'aquests criteris i objectius.

2.2 INCIDENCIES DEL DESENVOLUPAMENT URBANISTIC DE L'ENTORN I DIAGNOSTIC DEL PRESENT.

El desenvolupament urbanístic de l'entorn del Port de Barcelona ha vingut determinat per dos factors fonamentals, un extern i l'altre intern.

El primer és resultat de les previsions del Pla Viari del P.G.M. amb el traçat del Cinturó Litoral, dissenyat com una via de pas de caràcter metropolità i revisat posteriorment com a vial col·lector-distribuidor i no tant de pas, sense perdre el seu valor metropolità.

Avui, estant en procés d'estudi el traçat definitiu, incideix ja en el Port de Barcelona en el seu front del Passeig de



4 JUL. 1989

B-192
A

14

Colom i Moll de Bosch i Alsina que, amb la seva prolongació, consolidarà tot un front marítim de Barcelona que s'estén des de la falda de Montjuic al Pla del Palau.

D'altra banda, i en concordància amb aquest factor, el PERI de la Barceloneta conté un element més a considerar: el protagonisme d'aquest barri a la dinàmica general d'incorporació dels molls a la vida ciutadana.

L'altre factor a tenir en compte, de caràcter intern al propi Port, és la recerca d'àmbits més òptims, trasllat que troba la seva gènesi en el Pla d'Obres i Creixement del Port dels anys seixanta, i que respon a la idea d'obtenir calats més importants, extensions més aptes, molls especialitzats i, sobretot, una millor relació amb les zones industrials de l'àrea econòmica del Port.

Afegim a aquestes incidències urbanístiques, derivades de la dinàmica del Port, les circumstàncies en què es troben la gran majoria de concessions a empreses comercials i a indústries del sector, pròximes a la seva caducitat, i aleshores comprendrem que el sòl i les instal·lacions del Port de Barcelona estan madurs per a la seva reconversió.

Resumint, i a mode de diagnòstic, sobre la situació per àrees del Port Vell, veiem què:

- El Moll de Barcelona està preparat per a rebre i expedir



Generalitat de Catalunya
Departament d'Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

tot el tràfic marítim de passatgers a Balears, creuers internacionals, etc. El procés d'enderrocament dels magatzems i rafals s'encara a l'optimització del moviment d'aquest tràfic, especialitzant-se per aquesta funció dins el Port de Barcelona.

- Front del Passeig de Colom. Consolidat ja en el tram del Moll de Bosch i Alsina cal acabar de definir la traça del Cinturó Litoral, connexions i vies de serveis per a integrar el Moll de la Fusta a les vies cíviques de les Rambles i la Plaça de Palau.

- El Moll d'Espanya queda encara com a receptor d'un tràfic comercial que pot desplaçar-se més a Ponent. L'existència dels Clubs Nàutic i Marítim i la centralitat i independència d'aquest moll en el conjunt del Port Vell, el fa ser el centre i l'eix de la renovació de l'activitat en el Port. La proximitat del seu accés a les principals vies urbanes que li desemboquen (Via Laietana, i Rambles) reforça aquest pronòstic.

- Front de la Barceloneta. Un barri en procés de renovació urbana, amb un costat i un final portuari també en via de renovació.

- Front de mar. Amb els Banys de San Sebastià en franc procés de desfaçament respecte el que s'espera d'una instal·lació de lleure i gaudi del mar i el Club Natació



4 JUL. 1989

B-192
A

16

Barcelona en una fase de prudent creixement i expansió amb la mirada posada a l'horitzó olímpic.

- Zona industrial del Moll Nou i de Catalunya. Recolçada en el dic sec i el dic flotant encara en plé funcionament, ha de conservar encara el seu paper industrial navilier però reordenat i controlat.

- Queda, finalment la situació incerta del Moll adossat al dic de l'escullera, amb vocació encara de seguir servint a l'activitat del transport comercial . El tràfic ha de circular per l'escullera i travessar la Barceloneta i el confós, encara, Passeig de Colom.



Gerent:
Delegat:
Secretari:
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

17

3. CRITERIS GENERALS DE L'ORDENACIO

Amb el suport de la diagnosi avançada en el capítol anterior i amb els estudis i antecedents d'aquest Pla Especial, anem a resumir els criteris generals que han emmarcat aquesta proposta:

1. La necessitat de constituir un important centre esportiu adequat a l'especificitat marítima del lloc com són les aigües arrezerades de l'àmbit del Port, el qual estara constituït per un port d'amarrament i hivernada d'embarcacions o Marina, complementat pels serveis imprescindibles per a aquesta activitat.

L'extensió i situació singular del moll d'Espanya, dins del port i en relació amb la ciutat, han portat a creure en la idoneïtat de la instal·lació d'uns centres comercials, culturals i de lleure.

Aquesta implantació serà compatible amb la permanència dels existents Reials Clubs Nàutic i Marítim i la secció de pràctiques de l'Escola de Nàutica, deixant-se a part el primer tram del Moll d'Espanya lliure d'edificació i preparat per a ordenar-lo en relació amb el Moll de Bosch i Alsina i per tant per a ser utilitzat d'una manera pública com tota la vorera del Port.



Consell d'Urbanisme de Barcelona
Departament d'Urbanisme
Plaça de l'Ajuntament, 1
08001 Barcelona

2. La creació de la primera obertura franca a mar oberta com a final d'un recorregut civic de forta tradició marítima com és el Passeig Nacional convenientment remodelat.

Aquesta proposta configura una plaça que es troba en el punt de confluència del mar obert de la platja de la Barceloneta i el port, sota la presència de la torre de Sant Sebastià i en la proximitat de l'emplaçament de l'edifici dels Banys de Sant Sebastià, que haurà de ser substituït per un altre destinat a equipament esportiu.

Aquesta plaça és el punt de retrobament de Barcelona i els barcelonins amb el mar, a un extrem de la ciutat, lluny de l'escenari pròpiament urbà, amb el que caldria donar a aquest espai el caràcter d'un saló-terrassa-mirador obert a l'horitzó marítim i molt permeable en els seus marges del moll i de la platja per tal que sigui així el punt de confluència dels passejants del Passeig Nacional, de la prolongació del Passeig Marítim i del passeig de l'escullera.

La cura amb que s'haurà de dissenyar l'escenari paisatgístic de la Plaça del Mar aconsella de neutralitzar l'edificació propera interposant arbrats, cas dels habitatges dels pescadors i treballadors del Port i l'edifici singular situat a la punta extrema del barri de la Barceloneta. Igualment portarà a graduar convenientment



4 JUL. 1989

B-192
A

l'ús i concessió de la platja als banys i clubs que gaudeixin d'àrees pròximes a la plaça, d'acord amb legislació de Costes.

Conseqüentment amb aquestes intencions, s'haurà de refer el traçat del vial de servei portuari quan deixa el Passeig Nacional i la resta dels vials que s'hi relacionen.

3. Revitalitzar la banda del Passeig Nacional de la Barceloneta que dona al Port, enderrocant la tanca que l'isola actualment i destinant el Moll de la Barceloneta a Passeig Públic amb usos lleugers complementaris.

Això pot fer-se sense esborrar el caràcter formal portuari que té aquest front marítim, fins i tot reforçant-lo.

El reforçament d'aquesta façana al mar, anirà acompanyat de l'establiment d'una via cívica o passeig central, com ja preveu el PERI de la Barceloneta, que unirà la plaça del Pla de Palau amb la Plaça del Mar citada en l'apartat anterior.

La conveniència de la construcció d'un aparcament subterrani, ara ja imprescindible, es subratlla amb la dinamització de les activitats públiques en el Passeig Nacional.

Al costat de tot això es proposa la reconversió de



4 JUL. 1989

B-192
A

20

l'Edifici dels Magatzems Generals del Dipòsit, inclòs en el Catàleg d'Edificis Històrico-Artístics, per a usos d'oficines i serveis complementaris .

En el Moll del Rellotge, entre el nou edifici proposat per a instal·lacions complementàries de la Marina i el mar, hi ha una àrea lliure d'edificació que s'urbanitzarà en consonància amb el Passeig Públic del Moll de la Barceloneta.

4. Una altra intervenció important està en el Moll de Barcelona. L'especialització per trànsit marítim de passatgers, principalment a les Balears, fa que aquest moll sigui el lloc d'emplaçament de l'Estació Marítima de Barcelona.

Aquest trànsit, en la forma que es realitza actualment, requereix grans àrees d'estacionament i maniobra dels vehicles dels passatgers i de càrrega comercial. Per això es troben en procés de desmantellament els rafals i magatzems.

Aquest trànsit produeix una molt gran activitat esporàdica en el moll en els moments d'embarcament i arribada dels vaixells, però la resta del temps queda mort.

Es per això i per a potenciar al màxim totes les àrees portuàries, que es proposa la construcció d'un gran centre



Generalitat de Catalunya
Departament d'Urbanisme i Habitatge
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192

21

d'oficines, amb tots els serveis complementaris d'aquests tipus d'activitats, que pugui acollir tota mena d'empreses serveis dedicats al transport i al comerç marítim.

Amb aquesta edificació es proposa realitzar a la vegada la remodelació de l'Estació Marítima actual, que ocuparà els nivells més baixos i en contacte amb tota la superfície lliure.

Presidint aquest moll, i al centre d'una avinguda cívica, es recull la Torre de Sant Jaume, estació intermitja del telefèric a Montjuïc.

5. A més, hom preveu un enllaç entre els Molls de Bosch i Alsina i d'Espanya, amb possibilitat d'encabir usos comercials per, per a facilitar el fluxe de vianants.

6. En resum, es tracta de substituir l'activitat portuària del transport comercial marítim, per una altra activitat, cent per cent portuària (nàutico-esportiva), que s'integri, a la vegada, perfectament amb la ciutat, constituint una dotació més d'aquesta i fent possible que el seu propi dinamisme, oxigeni i doni vitalitat a un teixit urbà adormit per raó de l'activitat principal i de les complementàries.

7. Les qualificacions proposades pel Pla Especial són les següent



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

1a.1: ZONA CONTIGUA I DE MARGE MARITIM

1.1 Moll.

1.2 Platja.

B-192
A

B1-B3

P-18(8), P-19(4),

Q-18, Q-19

→ 1a.4: TRANSPORT TELEFÈRIC

4 Existent.

1a.5: SISTEMA VIARI BÀSIC DINS EL SECTOR PORTUARI

5a Xarxa viària bàsica.

5b Vies civiques.

5c Aparcament.

1a.5c.1 Aparcament en superfície.

1a.5c.2 Aparcament subterrani.

1a.6: ESPAIS LLIURES D'EDIFICACIÓ DINS EL SECTOR PORTUARI

6a Espais lliures actuals.

6b Espais de nova creació.

1a.7: EQUIPAMENTS

7.1 Equipaments actuals que es mantenen

7.2 Equipaments actuals que es modifiquen

1a.31: ZONES D'AGRUPACIÓ DE L'EDIFICACIÓ DINS EL SECTOR PORTUARI.

31.1 Àrees d'edificació existent i/o d'ampliació d'aquesta.

31.2 Àrees d'edificació subjectes a unitats de projecte.

La seva regulació es realitza mitjançant les ordenances particulars i els plànols d'Ordenació.



Gènesi de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

B1-B3

P-18(8), P-19(4)

Q-18, Q-19

23

8. Desenvolupament del Pla, règimen d'usos i paràmetres.

Les condicions de desenvolupament del Pla Especial, el règim d'usos i el tipus d'ordenació i els paràmetres aplicables, queden regulats normativament i han d'ésser respectats en les respectives àrees d'aplicació.

En aquells casos en els que es fixa el seu desenvolupament mitjançant Estudis de detall, aquest haurà de respectar tant els paràmetres definits per aquest com els usos principals.

Els conceptes d'edificabilitat, ocupació, alçada reguladora, etc., i tots aquells no expressament regulats, queden subjectes a les definicions resultants del PGM.

9. Obertura de la Nova Bocana.

D'acord amb la millora de les condicions d'utilització del recinte portuari i la prestació de serveis i per tal d'evitar la superposició de tràfics dels diferents usos que tenen com a suport el Port, es fa necessària la reserva per a l'obertura de la nova bocana que, encara que fora de l'àmbit del propi Pla, cal contemplar entre les despeses a càrrec de la intervenció del Pla Especial del Port Vell, i en tot cas haurà de garantir la necessària connexió de tràfic i accesibilitat del Moll adosat i l'Escullera mitjançant l'estructura fixa aèria amb gàlib suficient que permeti el trànsit d'embarcacions pesqueres i esportives, etc., més ususals, amb els corresponents màstils.

Les actuacions de la nova obertura i l'establiment de l'element de connexió, hauran de resultar vinculades a la mateixa programació temporal.



Generalitat de Catalunya
Departament de Portos i Aiguas
Comissió de l'Urbanisme de Barcelona

Identificació àmbit	Superfície global	destinació	superfície	desenvolupament	sòl ocupable	moll	espais lliures	viari	aparc. superf.	sostre màxim	ARM m.	Usos principals	Interior
Moll Barcelona I	119.005	4 5a 6b 31.2	— 9.124 2.827 107.054	ED u.p.Moll Fusta	22.100 m2	67.682	13.129	4.143		80.000	37	Estació marítima, oficines i usos complementaris	
Moll de Bosc i Alsina II	92.318	1.1 6a-6b 5a-5b 7.1 7.1	5.320 33.681 46.877 1.600 4.840		1.600 4.840					3.180 14.100	20 24	administratiu administratiu	
Moll d'Espanya III	100.505	1.1 5a-5b 31.1 31.1 31.2	7.500 8.000 3.300 2.100 79.605	Club Club ED u.p.Moll Espanya	840 1.892 37.268	25.837		6.500		1.680 3.100 55.200	8 8 12 20%cup.	esportiu-recreatiu esportiu-recreatiu esportiu-recreatiu 26 m. comercial, adm.	
Moll Dipòsit IV	12.136	1.1 6.b 31.2	2.293 3.212 6.631	ED u.p.Moll Dipòsit	6.631					32.000	19	oficines,hoteler, complementari	
Moll de la Barceloneta V	19.150	1.1 31.2	4.195 14.955	ED.u.p.Moll Barcelon.	6.313		8.642			6.313	11	recreatiu, comercial, complement	
Moll del Relotge VI	23.000	1.1 31.2	1.875 21.125	ED u.p.Moll Relotge	6.000	15.125				12.000	15	cultural, recr., esport., adms.	
Plaça del Mar VII	54.300	4 5a-5b 6b 7.2	— 17.400 3.640 33.260	ED. u.p.Plaça del Mar	4.210		24.490	2.650	2.000	7.900	11-19	cultural,recr., esport., complem	
MOLL Nou VIII	31.020	1.1 5d 31.1 31.1 31.1	21.930 1.260 1.830 1.200 4.800		1.830 1.200 4.800					2.600 1.500 12.400	10 7 18/26	industrial,portuària, nàutic	
Club Natació Barcelona IX	23.653	5d 7.1	1.440 22.213		7.200					24.000	18/26	recreatiu, esportiu	
Moll de Pescadors X	39.456	1.1 31.1 31.1 31.1 31.1	28.462 3.200 300 1.035 6.459		3.200 300 1.035 6.459					3.500 600 8.250 12.289	17/22 9 25 5/9	residencial recreatiu residencial industrial, pesquer, portuària	
Passeig Nacional XI	42.222	6b 5a-5b 7.1	14.944 25.878 1.400		1.400					4.400	12	ducent	

Interior

Moll de Barcelona

Com. de Barcelona

Moll de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

25

4. JUSTIFICACIO LEGAL DE LA FORMULACIO I TRAMITACIO DEL PRESENT PLA ESPECIAL.

Realitzada en un altre capítol d'aquesta Memòria la justificació urbanística de la conveniència i oportunitat de la redacció del Pla Especial, es tracta en aquest apartat la seva justificació jurídica, dividida en cinc apartats:

1. Sobre la factibilitat legal de l'ordenació urbanística de l' àmbit territorial del Port de Barcelona, o d'una part d'aquest.
2. Sobre la figura de planejament escollida per portar a terme l'esmentada planificació.
3. Sobre la natura jurídica del Port Autònom de Barcelona i la seva condició de Promotor del planejament urbanístic, així com sobre les singularitats existents en la seva tramitació.
4. Sobre el seu àmbit territorial
5. Sobre el seu contingut.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

26

4.1 SOBRE LA FACTIBILITAT LEGAL DE L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE
L'AMBIT TERRITORIAL DEL PORT DE BARCELONA O D'UNA PART
D'AQUEST:

Tot el territori espanyol està subjecte a ordenació urbanística, segons determina l'art. 1er. de la "Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana".

Per això, el propi text legal concebeix els Plans Generals Municipals com a instruments d'ordenació integral del territori.

Ara bé, aquesta premisa bàsica portada al cas de les zones portuàries, i més específicament a la del Port de Barcelona, necessita d'una immediata adjectivació:

El sol comprés dins del perímetre de la zona de servei de l'esmentat Port, està subjecte a un doble règim de competències: per un costat, per la seva condició de bé de domini públic afecte als fins portuaris i a totes aquelles activitats que tinguin relació amb aquest, a la del seu titular, el Port Autònom de Barcelona, i a la de l'Administració Central; i per l'altre, en integrar-se en altres entitats territorials bàsiques, a la de l'Ajuntament de Barcelona i a la del Govern de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta concurrència de competències té una especial



Generalitat de Catalunya
Departament d'Urbanisme
Direcció General d'Urbanisme
Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

27

significació a l'hora de determinar el mode i manera en que ha de realitzar-se l'ordenació d'aquest àmbit territorial, però no anul·la en absolut la necessitat de l'esmentada planificació que, en tot el que sigui factible legalment, haurà de subjectar-se als requisits de la vigent legislació urbanística.

Precisament per tot això, el Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana, acomplint el mandat contingut en l'article 9è de la "Ley de Reforma de la Ley del Suelo", de 20 de maig de 1975 (avui article 10 del text refós), qualificà els sòls compresos en la zona de servei del port. I ho va fer qualificant-los com a sistemes portuaris, subsistemes "sector del port", assignant-los la clau 1.a.

Aquesta qualificació comporta, d'acord amb el que hem exposat fins ara, el respecte, tant de la legislació específica en la matèria i, per tant de les competències de l'Administració del Port per a dotar-se de la seva planificació específica, com de les determinacions contingudes en el propi Pla General Metropolità i "en els plans que desenvolupin les determinacions d'aquests" (art. 175 de les Normes Urbanístiques del Pla General).

Situació que, en síntesi, ens porta a concloure que la planificació de la zona de servei del port, quant comporti l'assignació al detall d'usos i les seves intensitats, ha de realitzar-se precisament mitjançant els instruments de



adl

Consell de Govern

Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

28

planejament previstos en la legislació urbanística, sens perjudici de les singularitats derivades de la seva titularitat i adscripció. En el cas que ens ocupa, aquesta planificació s'ha de fer mitjançant els instruments d'ordenació urbanística ja que s'inclouen usos per als quals no són suficients els projectes d'obres específicament portuaris.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

29

4.2. SOBRE LA FIGURA DE PLANEJAMENT ESCOLLIDA PER PORTAR A TERME
L'ESMENTADA PLANIFICACIO.

Amb caràcter general, de la lectura del títol I de la Llei del Sòl, i de forma específica, de l'establert en les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità, resulta sense cap cap tipus de dubte, que la figura a utilitzar és la del Pla Especial.

Així, els articles 6.3 i 17 de la Llei del Sòl, i 76.2 i 3 i 77 del Reglament de Planejament. I els articles 175.3, 178.3 i 180.3 de les Normes Urbanístiques del Pla General.

Conforme als esmentats preceptes, el Pla Especial que es formula es configura com un instrument per al desenvolupament de les previsions contingudes en el Pla General (i fins i tot, en el necessari, per a completar-lo quan no contingués les previsions detallades oportunes) sobre els sistemes generals de comunicació i les seves zones de proteccions i d'equipaments comunitaris.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

31

Aquesta configuració legal permet al Port Autònom de Barcelona formular el present Pla Especial, així com aprovar-lo inicialment, sotmetre'l a informació pública i després de l'audiència de l'Ajuntament de Barcelona (article 41.1 de la Llei del Sòl), del Ministeri d'Obres Públiques i altres Organismes que estableixi la legislació vigent (article 43.2 de la pròpia Llei), sotmetre'l a l'autoritat urbanística competent per a la seva aprovació definitiva.

La pertinença al Port Autònom de la totalitat dels immobles situats a l'àmbit objecte del Pla Especial, introdueix també importants singularitats en l'execució del planejament, però seran objecte de comentari en el capítol adequat ("Gestió del Pla").



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

30

4.3. SOBRE LA NATURA JURIDICA DEL PORT AUTONOM DE BARCELONA I LA SEVA CONDICIO DE PROMOTOR DEL PLANEJAMENT URBANISTIC; AIXI COM LES SINGULARITATS EXISTENTS EN LA TRAMITACIO DEL MATEIX:

De conformitat amb el que disposa l'article 16 de la Llei 27/1968, de 20 de juny i en el Decret n. 2407/78, de 25 d'agost, que atorgà al Port de Barcelona el Règim d'Estatut d'Autonomia, el Port Autònom de Barcelona és una Entitat de Dret Públic, amb personalitat jurídica independent de la de l'Estat i plena capacitat pel desenvolupament dels seus fins i que, per prescripció legal, subjecta la seva activitat al dret privat.

Pel compliment dels seus fins, el Port Autònom de Barcelona té adscrits els béns i drets necessaris. Dins els mateixos s'hi troben la totalitat dels immobles situats en el port i en la seva zona de servei.

Conforme a l'article 3er. del Decret 2407/78, el Port Autònom té al seu càrrec la planificació, ordenació i reglamentació de la zona de servei del Port, així com el projecte, construcció, conservació i explotació de totes les obres i serveis del seu àmbit territorial.

A tals efectes, segons reconeix l'O.M. de 29 de març de 1979, el Port té el caràcter d'Entitat Urbanística especial o d'òrgan competent en l'ordre urbanistic.



Gen. ...
...
...
Com. ... Urbanisme de Barcelona

1a.1: ZONA CONTIGUA I DE MARGE MARITIM

1.1 Moll.

1.2 Platja.

B-192
A

B1-B3

P-18(8), P-19(4),

Q-18, Q-19

→ 1a.4: TRANSPORT TELEFÈRIC

4 Existent.

1a.5: SISTEMA VIARI BÀSIC DINS EL SECTOR PORTUARI

5a Xarxa viària bàsica.

5b Vies civiques.

5c Aparcament.

1a.5c.1 Aparcament en superfície.

1a.5c.2 Aparcament subterrani.

1a.6: ESPAIS LLIURES D'EDIFICACIÓ DINS EL SECTOR PORTUARI

6a Espais lliures actuals.

6b Espais de nova creació.

1a.7: EQUIPAMENTS

7.1 Equipaments actuals que es mantenen

7.2 Equipaments actuals que es modifiquen

1a.31: ZONES D'AGRUPACIÓ DE L'EDIFICACIÓ DINS EL SECTOR PORTUARI.

31.1 Arees d'edificació existent i/o d'ampliació d'aquesta.

31.2 Arees d'edificació subjectes a unitats de projecte.

La seva regulació es realitza mitjançant les ordenances particulars i els plànols d'Ordenació.



Gènesi de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

B1-B3

P-18(8), P-19(4)

Q-18, Q-19

23

8. Desenvolupament del Pla, règimen d'usos i paràmetres.

Les condicions de desenvolupament del Pla Especial, el règim d'usos i el tipus d'ordenació i els paràmetres aplicables, queden regulats normativament i han d'ésser respectats en les respectives àrees d'aplicació.

En aquells casos en els que es fixa el seu desenvolupament mitjançant Estudis de detall, aquest haurà de respectar tant els paràmetres definits per aquest com els usos principals.

Els conceptes d'edificabilitat, ocupació, alçada reguladora, etc., i tots aquells no expressament regulats, queden subjectes a les definicions resultants del PGM.

9. Obertura de la Nova Bocana.

D'acord amb la millora de les condicions d'utilització del recinte portuari i la prestació de serveis i per tal d'evitar la superposició de tràfics dels diferents usos que tenen com a suport el Port, es fa necessària la reserva per a l'obertura de la nova bocana que, encara que fora de l'àmbit del propi Pla, cal contemplar entre les despeses a càrrec de la intervenció del Pla Especial del Port Vell, i en tot cas haurà de garantir la necessària connexió de tràfic i accesibilitat del Moll adosat i l'Escullera mitjançant l'estructura fixa aèria amb gàlib suficient que permeti el trànsit d'embarcacions pesqueres i esportives, etc., més usuals, amb els corresponents màstils.

Les actuacions de la nova obertura i l'establiment de l'element de connexió, hauran de resultar vinculades a la mateixa programació temporal.



Generalitat de Catalunya
Departament de Portos i Aiguas
Comissió de l'Urbanisme de Barcelona

Identificació àmbit	Superfície global	destinació	superfície	desenvolupament	sòl ocupable	moll	espais lliures	viari	aparc. superf.	sostre màxim	ARM m.	Usos principals	Interior
Moll Barcelona I	119.005	4 5a 6b 31.2	— 9.124 2.827 107.054	ED u.p.Moll Fusta	22.100 m2	67.682	13.129	4.143		80.000	37	Estació marítima, oficines i usos complementaris	
Moll de Bosc i Alsina II	92.318	1.1 6a-6b 5a-5b 7.1 7.1	5.320 33.681 46.877 1.600 4.840		1.600 4.840					3.180 14.100	20 24	administratiu administratiu	
Moll d'Espanya III	100.505	1.1 5a-5b 31.1 31.1 31.2	7.500 8.000 3.300 2.100 79.605	Club Club ED u.p.Moll Espanya	840 1.892 37.268	25.837		6.500		1.680 3.100 55.200	8 8 12 20%cup.	esportiu-recreatiu esportiu-recreatiu esportiu-recreatiu 26 m. comercial, adm.	
Moll Dipòsit IV	12.136	1.1 6.b 31.2	2.293 3.212 6.631	ED u.p.Moll Dipòsit	6.631					32.000	19	oficines,hoteler, complementari	
Moll de la Barceloneta V	19.150	1.1 31.2	4.195 14.955	ED.u.p.Moll Barcelon.	6.313		8.642			6.313	11	recreatiu, comercial, complement	
Moll del Relotge VI	23.000	1.1 31.2	1.875 21.125	ED u.p.Moll Relotge	6.000	15.125				12.000	15	cultural, recr., esport., adms.	
Plaça del Mar VII	54.300	4 5a-5b 6b 7.2	— 17.400 3.640 33.260	ED. u.p.Plaça del Mar	4.210		24.490	2.650	2.000	7.900	11-19	cultural, recr., esport., complem	
MOLL Nou VIII	31.020	1.1 5d 31.1 31.1 31.1	21.930 1.260 1.830 1.200 4.800		1.830 1.200 4.800				2.600 1.500 12.400	10 7 18/26	industrial,portuària, nàutic		
Club Natació Barcelona IX	23.653	5d 7.1	1.440 22.213		7.200					24.000	18/26	recreatiu, esportiu	
Moll de Pescadors X	39.456	1.1 31.1 31.1 31.1 31.1	28.462 3.200 300 1.035 6.459		3.200 300 1.035 6.459				3.500 600 8.250 12.289	17/22 9 25 5/9	residencial recreatiu residencial industrial, pesquer, portuària		
Passeig Nacional XI	42.222	6b 5a-5b 7.1	14.944 25.878 1.400		1.400					4.400	12	docent	

Interior

Moll de Barcelona

Com. de Barcelona

Com. de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

25

4. JUSTIFICACIO LEGAL DE LA FORMULACIO I TRAMITACIO DEL PRESENT PLA ESPECIAL.

Realitzada en un altre capítol d'aquesta Memòria la justificació urbanística de la conveniència i oportunitat de la redacció del Pla Especial, es tracta en aquest apartat la seva justificació jurídica, dividida en cinc apartats:

1. Sobre la factibilitat legal de l'ordenació urbanística de l' àmbit territorial del Port de Barcelona, o d'una part d'aquest.
2. Sobre la figura de planejament escollida per portar a terme l'esmentada planificació.
3. Sobre la natura jurídica del Port Autònom de Barcelona i la seva condició de Promotor del planejament urbanístic, així com sobre les singularitats existents en la seva tramitació.
4. Sobre el seu àmbit territorial
5. Sobre el seu contingut.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

26

4.1 SOBRE LA FACTIBILITAT LEGAL DE L'ORDENACIÓ URBANÍSTICA DE
L'AMBIT TERRITORIAL DEL PORT DE BARCELONA O D'UNA PART
D'AQUEST:

Tot el territori espanyol està subjecte a ordenació urbanística, segons determina l'art. 1er. de la "Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana".

Per això, el propi text legal concebeix els Plans Generals Municipals com a instruments d'ordenació integral del territori.

Ara bé, aquesta premisa bàsica portada al cas de les zones portuàries, i més específicament a la del Port de Barcelona, necessita d'una immediata adjectivació:

El sol comprés dins del perímetre de la zona de servei de l'esmentat Port, està subjecte a un doble règim de competències: per un costat, per la seva condició de bé de domini públic afecte als fins portuaris i a totes aquelles activitats que tinguin relació amb aquest, a la del seu titular, el Port Autònom de Barcelona, i a la de l'Administració Central; i per l'altre, en integrar-se en altres entitats territorials bàsiques, a la de l'Ajuntament de Barcelona i a la del Govern de la Generalitat de Catalunya.

Aquesta concurrència de competències té una especial



Generalitat de Catalunya
Departament d'Urbanisme
Direcció General d'Urbanisme
Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

27

significació a l'hora de determinar el mode i manera en que ha de realitzar-se l'ordenació d'aquest àmbit territorial, però no anul·la en absolut la necessitat de l'esmentada planificació que, en tot el que sigui factible legalment, haurà de subjectar-se als requisits de la vigent legislació urbanística.

Precisament per tot això, el Pla General Metropolità d'Ordenació Urbana, acomplint el mandat contingut en l'article 9è de la "Ley de Reforma de la Ley del Suelo", de 20 de maig de 1975 (avui article 10 del text refós), qualificà els sòls compresos en la zona de servei del port. I ho va fer qualificant-los com a sistemes portuaris, subsistemes "sector del port", assignant-los la clau 1.a.

Aquesta qualificació comporta, d'acord amb el que hem exposat fins ara, el respecte, tant de la legislació específica en la matèria i, per tant de les competències de l'Administració del Port per a dotar-se de la seva planificació específica, com de les determinacions contingudes en el propi Pla General Metropolità i "en els plans que desenvolupin les determinacions d'aquests" (art. 175 de les Normes Urbanístiques del Pla General).

Situació que, en síntesi, ens porta a concloure que la planificació de la zona de servei del port, quant comporti l'assignació al detall d'usos i les seves intensitats, ha de realitzar-se precisament mitjançant els instruments de



adl

Consell de Govern

Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

28

planejament previstos en la legislació urbanística, sens perjudici de les singularitats derivades de la seva titularitat i adscripció. En el cas que ens ocupa, aquesta planificació s'ha de fer mitjançant els instruments d'ordenació urbanística ja que s'inclouen usos per als quals no són suficients els projectes d'obres específicament portuaris.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4.2. SOBRE LA FIGURA DE PLANEJAMENT ESCOLLIDA PER PORTAR A TERME
L'ESMENTADA PLANIFICACIO.

Amb caràcter general, de la lectura del títol I de la Llei del Sòl, i de forma específica, de l'establert en les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità, resulta sense cap cap tipus de dubte, que la figura a utilitzar és la del Pla Especial.

Així, els articles 6.3 i 17 de la Llei del Sòl, i 76.2 i 3 i 77 del Reglament de Planejament. I els articles 175.3, 178.3 i 180.3 de les Normes Urbanístiques del Pla General.

Conforme als esmentats preceptes, el Pla Especial que es formula es configura com un instrument per al desenvolupament de les previsions contingudes en el Pla General (i fins i tot, en el necessari, per a completar-lo quan no contingués les previsions detallades oportunes) sobre els sistemes generals de comunicació i les seves zones de proteccions i d'equipaments comunitaris.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques

Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

31

Aquesta configuració legal permet al Port Autònom de Barcelona formular el present Pla Especial, així com aprovar-lo inicialment, sotmetre'l a informació pública i després de l'audiència de l'Ajuntament de Barcelona (article 41.1 de la Llei del Sòl), del Ministeri d'Obres Públiques i altres Organismes que estableixi la legislació vigent (article 43.2 de la pròpia Llei), sotmetre'l a l'autoritat urbanística competent per a la seva aprovació definitiva.

La pertinença al Port Autònom de la totalitat dels immobles situats a l'àmbit objecte del Pla Especial, introdueix també importants singularitats en l'execució del planejament, però seran objecte de comentari en el capítol adequat ("Gestió del Pla").



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

30

4.3. SOBRE LA NATURA JURIDICA DEL PORT AUTONOM DE BARCELONA I LA SEVA CONDICIO DE PROMOTOR DEL PLANEJAMENT URBANISTIC; AIXI COM LES SINGULARITATS EXISTENTS EN LA TRAMITACIO DEL MATEIX:

De conformitat amb el que disposa l'article 16 de la Llei 27/1968, de 20 de juny i en el Decret n. 2407/78, de 25 d'agost, que atorgà al Port de Barcelona el Règim d'Estatut d'Autonomia, el Port Autònom de Barcelona és una Entitat de Dret Públic, amb personalitat jurídica independent de la de l'Estat i plena capacitat pel desenvolupament dels seus fins i que, per prescripció legal, subjecta la seva activitat al dret privat.

Pel compliment dels seus fins, el Port Autònom de Barcelona té adscrits els béns i drets necessaris. Dins els mateixos s'hi troben la totalitat dels immobles situats en el port i en la seva zona de servei.

Conforme a l'article 3er. del Decret 2407/78, el Port Autònom té al seu càrrec la planificació, ordenació i reglamentació de la zona de servei del Port, així com el projecte, construcció, conservació i explotació de totes les obres i serveis del seu àmbit territorial.

A tals efectes, segons reconeix l'O.M. de 29 de març de 1979, el Port té el caràcter d'Entitat Urbanística especial o d'òrgan competent en l'ordre urbanistic.



Gen. ...
...
...
Com. ... Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

31

Aquesta configuració legal permet al Port Autònom de Barcelona formular el present Pla Especial, així com aprovar-lo inicialment, sotmetre'l a informació pública i després de l'audiència de l'Ajuntament de Barcelona (article 41.1 de la Llei del Sòl), del Ministeri d'Obres Públiques i altres Organismes que estableixi la legislació vigent (article 43.2 de la pròpia Llei), sotmetre'l a l'autoritat urbanística competent per a la seva aprovació definitiva.

La pertinença al Port Autònom de la totalitat dels immobles situats a l'àmbit objecte del Pla Especial, introdueix també importants singularitats en l'execució del planejament, però seran objecte de comentari en el capítol adequat ("Gestió del Pla").



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

32

4.4 SOBRE EL SEU ÀMBIT TERRITORIAL

B1- B3

P-18(3), P-19(4)

Q-18, Q-19

Les raons urbanístiques, econòmiques, relatives al Port, etc. que fonamenten la conveniència i oportunitat del present Pla, donen suport a l'àmbit delimitat pel mateix: el Port Vell.

Respecte a això, el Pla General Metropolità no exigeix en cap moment que tot el sector del port (1a) hagi de desenvolupar-se mitjançant un únic Pla Especial. Al contrari, a l'article 175.3 de les seves Normes es refereix als Plans (en plural) que desenvolupen les determinacions del Pla General.

I a l'article 76.3 del Reglament de Planejament s'estableix que abastaran "àrees que constitueixin una unitat que així ho recomani". Que és, precisament, el que succeeix en el present supòsit, tal com queda explicat en altres epígrafs de la Memòria. Amb el que queda assegurada la legalitat de l'àmbit territorial utilitzat.

Sense que aquesta conclusió pugui veure's alterada per la circumstància de que l'esmentat àmbit inclueixi juntament als sòls qualificats en el Port Vell, altres que el Pla General Metropolità qualifica com equipaments, parcs i jardins urbans i xarxa viària bàsica. Ja que tals sòls s'inclouen en la zona de servei del Port, el que, conforme a l'article 176 de les Normes Urbanístiques d'aquell, determina que formin part, així mateix, del sector 1a.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

33

En qualsevol cas, segons es veurà, el Pla Especial estableix unes qualificacions per aquests sòls equivalents a les que tenen en el planejament metropolità.

Pel que fa als sòls, pertanyents també a la zona de serveis del Port, que es van incloure en el seu dia en el Pla Especial de Reforma Interior de la Barceloneta, per a ells es modifiquen les previsions sobre usos contingudes en el citat Planejament Especial, amb les rectificacions i precisions que es justifiquen i que formen part del contingut normal dels Plans Especials, per a poder realitzar el Passeig Públic Portuari amb els seus usos complementaris que, bàsicament, podran seguir el model ja executat al Moll de Bosch i Alsina.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

34

4.5. CONSIDERACIONS COMPLEMENTARIES

Les normes d'un ordenament jurídic han d'interpretar-se sistemàticament. Així, un port no és únicament un àmbit susceptible d'actuació urbanística, com si d'un sol urbà o urbanitzable es tractés, ans, al contrari, els àmbits portuaris son quelcom més que peces de territori susceptibles d'ordenació urbanística atès que son espais regulats per una legislació específica a l'empara de la qual cal interpretar i entendre la normativa pròpia de l'ordenació urbana.

Per això, el Port de Barcelona no pot ésser considerat sota la vessant literal del P.G.M. i és el P.G.M. el que cal ésser llegit i entès des de l'òptica i les determinacions de la normativa sectorial de Ports i Costes.

En aquest sentit i atesa la generalitat d'obres i instal·lacions admissibles en un port, segons l'autor Lluís Cosculluela Montaner ("Administración Portuaria", Edit. Tecnos, Madrid, plana 156 i 157) "quedan así comprendidos cualquier tipo de aprovechamiento privativo no comprendido en las prestaciones de los servicios públicos del puerto. Ello supone la posibilidad de una variada y heterogénea gama de usos, y si se considera la amplitud de la zona portuaria precisa para proporcionar el necesario abrigo al puerto, y la conveniente holgura a sus actividades comerciales, se comprende que queda abierta la posibilidad de instalar una gran variedad de establecimientos extraportuarios".



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

En el mateix sentit, no pot oblidar-se l'art. 42 de la Llei de Ports, que tracta de "fábricas y otros establecimientos que en todo o en parte ocupen terrenos de dominio público".

Seguint aquesta línia argumental, cal tenir en compte també que, segons l'art. 1er. de la Llei de Ports Esportius, aquests poden emplaçar-se en les zones que amb aquesta finalitat es construeixin o habilitin en els ports destinats a la indústria i comerç marítims i que els usos als ports esportius estan previstos pels articles 5 i 6 del Reglament de l'esmentada llei, entre els que hi són els usos residencials i usos terciaris (fins i tot oficines bancàries).

Per això, l'art. 177 de les Normes del P.G.M. cal ésser interpretat en conjunt amb els preceptes de referència i, per això, no es modifica el P.G.M. si un Pla Especial com el que ens ocupa, ja previst als arts. 180.3 i 184.1 de les mateixes Normes, regula uns usos perfectament encabibles en les genèriques i concretes expressions de les normes sectorials sobre Ports i Costes que, amb rang de Llei i de Decret del Consell de Ministres, són per sobre, a més, del P.G.M.

Entenem que és precisament per això que per al sector portuari no hi ha, al P.G.M., les fórmules d'exclusió que si hi son a l'art. 178.2 per a l'entorn portuari i a l'art. 180.2 per a la zona maritimo-terrestre.



4 JUL. 1989

B-192

36

A més, al punt 19 de la resolució del Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, de 17 de desembre de 1.986, sobre aprovació definitiva de modificació del P.G.M. pel que fa a la zona costanera metropolitana, ja s'esmenta clarament "les futures dàrsenes pesquera i d'esbarjo" del Port de Barcelona, amb una clara referència als projectes del P.A.B. palesats a l'escrit d'al·legacions presentat en la informació pública del referenciat expedient.

A més, encara, el P.E.R.I. de la Barceloneta ja va qualificar d'equipaments uns ràfals al Moll del mateix nom, demostrant la intencionalitat municipal d'aconseguir usos ciutadans al si del Port Vell, usos, però, que el Pla Especial del Port Vell modifica.

També cal subratllar que al Port Vell ja hi són ara tots els usos i més que el Pla Especial abasta: els nàutico-esportius, els residencials, els d'hosteleria, els culturals, els assistencials, els comercials, els esportius, etc. Tots aquests usos, que, insistim, ja hi són al Port Vell, s'han anat establint a l'empara de la normativa sectorial esmentada, per la tècnica de les autoritzacions i de les concessions, sense que, per això, el port hagi deixat de ser-ho, és a dir, sense que hagi deixat de ser sistema general portuari, perquè és aquesta la clau del tema debatut: hi hauria modificació del P.G.M. si el Port Vell deixés de ser sistema general, tal com estableix l'art. 170.3 del P.G.M.: "La mutación de destino a sistemas generales requeriría la



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

37

revisión o modificación del Plan, salvo lo que dispone el art 17".

El Port Vell continuarà essent un àmbit del Port de Barcelona, mantenint la qualificació de sistema portuari tot ell, com resulta clarament de la documentació del Pla Especial, fins i tot les claus que identifiquen les zones previstes. El Port Vell no perd identitat portuària en ésser essencialment un port esportiu amb un gran nombre d'equipaments complementaris i, per això, continuarà essent un element cabdal, de nivell supralocal, per a assolir també els objectius del planejament en matèria de comunicacions d'espais lliurs i d'equipaments comunitaris.

A més, llevat de l'esmentat port esportiu o marina, respecte del qual hom preveu la gestió directa pel PAB, per a totes les demés actuacions hom preveu la concessió administrativa és a dir, la gestió indirecta, mantenint el sol el seu caràcter demanial i revertint al sector públic les instal·lacions una vegada exhaurit el termini concessional.

Finalment, a l'empara de l'art. 17 de les Normes del P.G.M., les operacions del Pla Especial, que augmenten notoriament els espais per a ús públic general (xarxa viària, places, zones esportives i de lleure i centres culturals) responen als objectius de descongestió i dotació d'equipaments comunitaris que inspiren el P.G.M. i poden realitzar-se sense necessitat del tràmit de modificació, en el benentès que, per



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Regional
i Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

a crear-los i posar-los en marxa és imprescindible la creació i posta en marxa dels demès usos.

Per tots els arguments exposats, entenem que el Pla Especial del Port Vell no vulnera l'art. 6.5 de la Llei 3/1984, perquè els usos globals previstos per la legislació sectorial portuària i de costes i pel P.G.M. abasten amb escreix els proposats per l'esmentat Pla Especial que, per això, és instrument suficient per a donar cobertura jurídica al desenvolupament de les actuacions proposades.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4.6. SOBRE EL SEU CONTINGUT

B1-B3

A. Edificabilitat Zonal

P-18(8), P-19(4)
Q-18, Q-19

Són escasses les prescripcions del Pla General Metropolità pel sector del port (1a). Estableix l'exigència de redactar un Pla Especial pel que determina una edificabilitat zonal o bruta de 0.70 m²/m². Així com una ocupació màxima per parcel·la del 70%. Determinacions que respecta el Pla Especial, ja que l'àmbit és un únic polígon o unitat d'actuació.

B. Usos admesos i compatibles pel sector 1a.

Respecte als usos, el planejament metropolità admet, de forma expressa, els usos d'indústries i magatzems, per a efectuar després una remissió genèrica "a tots els altres directament relacionats amb les funcions del port".

I sense establir cap prohibició expressa quant d'altres usos (com si ho fa, per exemple pel sector 1c).

Això permet afirmar que el Pla General no limita el contingut, quant a usos del sector 1a. de manera que la seva definició, respecte als usos compatibles (article 273 de les Normes Urbanístiques), queda reservat pel Pla Especial.



4 JUL. 1989

B- 192
A

40

A partir d'aquesta regulació marc, el present Pla Especial, fa una proposta d'usos compatibles amb el destí o afecció portuària dels terrenys.

Compatibilitat que ha d'analitzar-se des de l'actual situació d'infrutilització, degradació i obsolescència del Port Vell, com a conseqüència de les successives ampliacions i trasllat d'instal·lacions del Port de Barcelona.

Tots aquests usos són de titularitat pública (article 275 de les Normes) i seran realitzats o prestats per l'Administració o per gestió dels particulars sobre béns de domini públic.

La compatibilitat la regula el Pla Especial mitjançant la seva distribució d'espais i la determinació de certs límits quantitatius.

Aquesta regulació, per les raons exposades, no suposa modificació del vigent Pla Especial.

C. Qualificació dels terrenys.

Ja hem vist que el Pla General, estableix una qualificació homogènea (1a), que el Pla Especial ha de desenvolupar, a partir de la resta de determinacions ja



Generalitat de Catalunya
Departament d'Urbanisme
Consejeria de Urbanismo de Barcelona

Davant la impossibilitat d'adoptar la nomenclatura que utilitza el Pla General per a les altres zones i sistemes que, lògicament, no poden superposar-se sobre la qualificació de sistema portuari, el Pla Especial proposa una zonificació peculiar, que s'ha d'entendre, estrictament, com de desenvolupament i per tant donant cotingut, al sector del port (1a). Es a dir, aquestes "zones" del Pla Especial no poden ésser enteses amb la rígida o literalitat de l'art. 63 de les Normes del P.G.M., ans més aviat com a subsistemes.

Així, per a aquest desenvolupament el Pla Especial manté la denominació genèrica de sector del port i la clau 1a, que s'adjectiva amb els ordinals 1, 4, 5, 6 i 31, corresponents a cinc grans utilitzacions:

- 1a.1.- Zona contigua i de vorera del mar.
- 1a.4.- Transport telefèric.
- 1a.5.- Sistema viari bàsic dins el sector portuari.
- 1a.6.- Espais lliures d'edificació dins el sector portuari.
- 1a.7.- Equipaments
- 1a.31.- Zones d'agrupació de l'edificació dins el sector portuari.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

B1- B3

P-18 (8), P-19 (4)
Q-18, Q-19

5. GESTIO DEL PLA

5.1 SISTEMA D'ACTUACIO

La titularitat demanial quasi de tots el immobles situats al sector objecte del planejament, així com la seva adscripció legal a l'ús o destí portuari, són circumstàncies que singularitzen notablement la gestió a realitzar pel desenvolupament del present Pla:

El sistema d'actuació a fer servir és el d'expropiació (si bé, lògicament, no serà necessària l'expropiació forçosa de cap terreny, per la seva pertinença pública) en consideració de la gestió pública prevista.

Dins el marc d'aquest sistema, el Port Autònom de Barcelona, entitat urbanística especial, podrà executar les determinacions del Pla Especial directament o mitjançant concessions administratives, de entre els usos admesos pel planejament i el detallat en cada àmbit per l'Estudi de Detall, mitjançant concurs públic, segons es preveu en els articles 211 i 212 del Reglament de Gestió Urbanística, en relació amb el disposat a les Lleis de Ports, de Règim Financer dels Ports Espanyols, sobre Juntes de Ports i Estatut d'Autonomia i al Decret 2.407/78 en referència al Port Autònom de Barcelona.

També és possible que la Gestió sigui descentralitzada pel P.A.B. en una Gerència Urbanística, d'acord amb



Generalitat de Catalunya
Departament de Portos i Aeronàutica
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

l'establert a la secció 4ª del Capítol I del Títol I del Reglament de Gestió Urbanística.

Existeixen determinats enclaus la titularitat dels quals s'expressa a continuació que, o bé romanen o bé hi han acords per al seu trasllat i, en el seu cas, caldrà iniciar els tràmits adients per a llurs nous emplaçaments d'acord amb la normativa aplicable.

Els enclaus esmentats són els següents: una parcel·la de terreny de 1095 m². de superfície, adscrita, en el seu dia, al Ministeri d'Educació i Ciència i, en l'actualitat, adscrita i traspassada a la Universitat de Barcelona, mitjançant el Reial Decret 305/1985, de 6 de febrer. La susdita parcel·la es troba ubicada en l'angle entre els Molls d'Espanya i Bosch i Alsina i la parcel·la cedida a l'Escola de Nàutica, segons se'n desprèn del seu full registral (volum 715, llibre 479, foli 88, finca nº 21.018, del Registre de la Propietat nº 1 de Barcelona). L'Escola de Nàutica ubicada en una porció de terreny de forma rectangular, amb 500 m². de superfície i situada al Moll d'Espanya, segons s'infereix del seu full registral (volum 1.218, llibre 67, foli 77, finca nº 2.367 del Registre de la Propietat nº 1 de Barcelona). L'Escola de Nàutica es troba adscrita actualment al Ministeri de Transports, Turisme i Comunicacions. I, finalment, l'Institut de Ciències del Mar, pertanyent a l'Organisme Autònom de l'Estat "Centro



4 JUL. 1989

B-192
A

44

Superior de Investigaciones Científicas (CSIC)". Es tracta d'una parcel·la de 2.688 m2. situada al costat dels antics Banys de Sant Sebastià (volum 1.581, llibre 50, foli 40, finca 1.370 del Registre de la Propietat nº 1 de Barcelona).

5.2 DELIMITACIO POLIGONAL:

La totalitat del sector que s'ordena es configura com un únic polígon, donada la impossibilitat (innecessarietat) que concorri el segon dels requisits exigits per l'art. 117.2 de la Llei del Sòl (el just repartiment de càrregues i beneficis).

Tanmateix dins d'aquest únic polígon es preveuen onze àmbits d'actuació, que es corresponen amb etapes o fases de realització del Pla.

Dins de cadascun dels àmbits es podran establir una o més concessions per a l'execució del Pla Especial i per l'explotació dels serveis previstos, prèvia l'aprovació de cada projecte d'execució.

Per aquesta raó, els Àmbits delimitats són autosuficients, de forma que el concessionari o



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192⁴⁵
A

concessionaris en cada projecte, hauran de fer front en l'àmbit d'actuació adscrit a les despeses de projecte de construcció i la total urbanització i conservació dels jardins, passeig i espais lliures. S'exclou d'aquesta previsió l'Àmbit núm. II ("Molls de Bosch i Alsina i Portal de la Pau"), afectat per l'execució del Cinturó Litoral, del qual el definitiu traçat i execució serà el resultat de la corresponent actuació sectorial.

Caldrà tramitar un projecte d'urbanització pel que fa al Passeig Nacional.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A 46 45

B1-B3

P-18(B), P-19(4)

Q-18, Q-19

ESTUDI ECONOMIC-FINANCER

I

PLA D'ETAPES



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

46
47

ESTUDI ECONOMIC, FINANCER I



APROVAT DEFINITIVAMENT PER LA
COMISSIÓ D'URBANISME DE BARCE-
LONA EN SESSIÓ 11 Maig 1989
TENINT EN COMPTE LES PRES-
CRIPCIONS ESMENTADES A L'A-
CORD, QUE HAN ESTAT INCORPO-
RADES D'OFICI.

LA SECRETÀRIA

1. L'estimació de les inversions a realitzar en el Port Vell, dins del sector del Pla Especial i d'acord amb l'ordenació proposada, és distribueix per àrees d'actuació o com se'ls ha anat denominant : àmbits portuaris d'actuació.

2. S'han qualificat les inversions segons tres procedències específiques, que són les que intervindran en l'execució del Pla Especial : el titular, Port Autònom de Barcelona (P.A.B.), altres Administracions Públiques (A.A.P.) i, finalment, les fonts d'inversió privades (I.P.), constituïdes pels adjudicataris o concessionaris de determinats sectors o explotacions.

3. Els costos inclouen els següents conceptes : edificacions a enderrocar, urbanització d'espai lliure, remodelació o construcció de vials i remodelació de molls.

Quant a l'edificació, inclou conceptes de rehabilitació de construccions existents i obra de nova planta, amb diferents categories de cost, segons diferents categories de qualitat o complexitat.

S'inclouen preus alçats d'obres portuàries, no superficials i obres d'infraestructura d'aparcaments.

4 JUL. 1989

B-192
A

47

48

4. El repertori de costos/m2. utilitzats és el següent :

Cost 'urbanització :

- Senzilla amb infraestructura mínima :..... 10.000 pts/m2.
- Mitja amb infraestructura mínima :..... 13.000 "
- Cuidada amb infraestructura normal :..... 18.000 "
- Cost aparcaments subterranis :..... 38.000 "
- Cost edificació :.....
- a) Rehabilitació : Rafals..... 35.000 "
- Dipòsit General :..... 50.000 "
- b) Obra nova : Grans edificis :..... 100.000 "
- Edificis tipus mitg : 75.000 "
- Obra senzilla :..... 50.000 "

5. Distribució d'inversions : (veure quadre annex)

6. Pla d'etapes. S'estableixen dues etapes des de l'aprovació definitiva del Pla Especial, que es resumeixen en :

a) 1ª ETAPA (1988-1991). Totes les obres previstes en l'ordenació dels Ambits :

- II Molls de Bosch i Alsina i Drassanes i Porta de la Pau.
- III Moll d'Espanya.
- IV Moll del Dipòsit.
- V Moll de la Barceloneta.
- VI Moll del Relotje.

 Generalitat de Catalunya
Departament d'Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

48
49

- VII Plaça del Mar.
- VIII Moll Nou.
- XI Passeig Nacional.

B1-B3

P-18(8), P-19(4)
Q-18, Q-19

b) 2ª ETAPA (1992-1995). Totes les obres compreses en els àmbits :

- I Moll de Barcelona.
- X Moll de Pescadors.
- Altres infraestructures portuàries:
 - . Nova Bocana
 - . Connexió Moll Adossat amb el Moll de Ponent

7. En el quadre de distribució d'inversions, es trobarà un resum de les inversions per a cada etapa i distribuïda pels diferents participants.

8. Aquesta distribució de les obres en les dues etapes de quatre anys (88-91) i (92-95), s'ha fet procurant assegurar la coherència de l'ordenació, situant en el primer quadrienni aquella obra que per la seva importància, proximitat i capacitat vertebradora de l'ordenació, assegurarà l'execució dels trets fonamentals del Pla.

En el segon quadrienni, s'han inclòs aquelles obres que tenen una independència més marcada en el conjunt del Pla.

De totes maneres, tot això no és obstacle per a que, per raons d'ordre econòmic-financer, es trasvassin obres d'una a



Generalitat de Catalunya
Departament d'Obres Públiques i Urbanisme
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192 50
A

49

altra etapa, ja que, en general, cada Ambit està previst que funcioni d'una manera autònoma respecte del conjunt, si s'exceptua l'Ambit II (Moll de Bosch i Alsina i Drassanes i Porta de la Pau), del qual depenen les connexions de tot el Port.

Per restar pendents d'avaluació, en el corresponent Estudi no s'inclouen les despeses corresponents a l'obertura de la nova bocana i l'establiment de la connexió fixa que ha de garantir la continuïtat viària en el Moll adosat i l'Escullera.

 Gener. de Catalunya
Depar. de Política Social
i Obres
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A50
51

	SUMA				
	P.A.B.				
	P.A.B.	A.A.P.	A.A.P.	I.P.	TOTAL

I MOLL DE BARCELONA					
PORTA DE LA PAU					
DRASSANES					
TRADE CENTER	10.000		10.000		10.000
VIAL	260		260		260
APARCAMENT	2.400		2.400		2.400
II MOLL DE BOSCH I ALSINA					
ESPAT LLIURE NOU		240	240		240
VIAL			...		
III MOLL D'ESPANYA					
ACUARI I IMAX				5.500	5.500
TINGLADO NAUTIC I MARITIM	40		40		40
SALA CONFERENCIAS LA CAIXA				1.000	1.000
APARCAMENT				1.000	1.000
PGMT	1.000		1.000	500	1.500
CENTRE COMERCIAL				1.500	1.500
IV MOLL DEL DIPOSIT					
OFICINES				1.600	1.600
MARINA	200		200		200
V MOLL DE LA BARCELONETA					
URBANITZACIO PASSEIG	150		150		150
MARINA	400		400		400
TINGLADO I ENTORN				300	300
VI MOLL DEL RELLOTGE					
ENTORN				200	200
MARINA	200		200		200
SERVEIS COMPLEMENTARIS	200		200	100	300
VII PLACA DE MAR					
CENTRE COMERCIAL				1.200	1.200
URBANITZACIO	210	210	420		420
VIAL	143	143	286		286
APARCAMENT				250	250
VIII MOLL NOU					
MOLL NOU	350		350		350
VULCANO REHAB	136		136		136
VULCANO AMP.	280		280		280
IX CLUB NATACIO BARCELONA					
VIAL DE MAR	7				
C.M. BARCELONA					
XI PASSEIG NACIONAL				1.100	1.100
APARCAMENT I URB.					
TOTAL FASE 1	15.976	593	16.569	15.450	32.019



Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Urbanisme
 Comissió d'Urbanisme de Barcelona
 1.200 1.200

4 JUL. 1989

B-192
A

51

52

QUADRE DE DISTRIBUCIO D'INVERSIONS (MILIONS DE PTS)

B1-B3

P-18(8), P-19(4)

Q-18, Q-19

X MOLL DE PESCADORS
NOUS SERVEIS

328

328

328

ALTRES INFRAESTRUCTURES

PORTUARIES

BOCANA

1500

1500

1500

CONNEXIO MOLL ADOSAT AMB

EL MOLL DE Ponent

5000

5000

5000

TOTAL 2 FASE

6.828

6.828

6.828

RESUM

FASE 1

15.976

593

16.569

15.450

32.019

FASE 2

6.828

6.828

6.828

TOTAL

22.804

593

23.397

15.450

38.847



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

52

53

B1-B3

P-18(8), P-19(4)

Q-18, Q-19

PORT AUTONOM DE BARCELONA

QUADRE DE CARACTERISTIQUES FISIQVES

IMMOBLES DEL PORT VELL



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

Novembre de 1.985

4 JUL. 1989

B-192
A

53

DENOMINACION INMUEBLE	SOLAR		No. DE PLANTAS	SUPERFICIE CONSTRUIDA (M2)	ALTURA	
	OCUPADO (M2)	CONSTRUIDO (M2)			MAX. SOBRE NIVEL ALZADA (M)	
Regio Oficial de Pesadores						
Barcelona	295	250	3	750	12	
Escuela Oficial de Nautica	3.280	1.480	3	4.460	12	
Polinera	1.170	300	2-1	370	7	
Englado (no existe)	-	-	-	-	-	
Casetas desmontables	59	59	1	59	3	
Macenas Generales del Comercio	9.356	6.631	5	32.000	19	
Escuela y aseo publico	160	110	1	110	3	
Englado 1 (Barceloneta)	5.820	5.820	1	6.120	11	
			(2 en viviendas)			
Englado 2 Barceloneta	6.806	6.806	1	7.106	11	
			(2 en viviendas)			
Of. estacion transf.	300	300	1	300	5	
Englad. Hav. Mallorquina	2.960	2.960	1	2.960	11	
Talleros Millans	1.178	1.178	1	1.178	10	
Se Maria Vidri Hoix	525	525	1	525	11	
Sa del marino	475	475	3	1.425	17	
Talleros Viudes	1.350	1.102	1	1.102	15	
Elia Maris	1.130	300	2	600	8	
Canja de pescado	2500+800+3660=	6.960	2-1	7.760	5/9	
(edificios)	=6960					
Torre del reloj	64	64	-	64	25	
Viviendas varadero (64)	1.035	1.035	8	8.280	25	
Casetas en la plancheta	595	595	1	595	3	
Cabinas pescadores	90	90	1	90	2	
Local social varadero	300	300	2	600	9	
Varadero	-	-	-	-	-	
Viviendas muelle nuevo	3.200	3.200	5/4	9.500	17/22	
Talleres Pons	940	540	2/1	900	7	
Torre S. Sebastian	225	225	Varios	225	76	
Emolcadores	540	540	2/1	750	8	
Talleres Nuevo Vulcano	8.570	3.400	1	3.400	18/26	
Quarium	3.100	2.206	5/1	6.000	16/22	
			Edif. y pisc.			
Canos S. Sebastian	8.024	4120	3	7.900	11/19	
Talleres Nuevo Vulcano	4.100	4.100	3/2	8.500	15	
Club Natacion Barcelona	13.704	3.000	5/3	11.000	16	
Parque movil	1.275	1.275	2/1	1.575	10	
Cuadras y comedor	1.830	1.830	2/1	2.600	10	
Talleres (carp. y font.)						
Taller mecanico	1.200	1.200	2/1	1.500	7	
Que seco	-	-	-	-	-	
Cocina almacen	150	150	2	300	9	
Almacen	2.000	2.000	2/1	2.600	5-8	
Laboratorio	700	700	1	700	6	
Can deportiva mar	420	420	2/1	540	8	
Talleres Vasco catalanes	1.440	1.440		1.440	11	
Escuela No.11	70	8		8	3	
Talleres Llastarry y Nautilus	3.000	3.000		3.000	7	
Escuela No.12	70	8		8	3	
Englado No.1	2.025	2.025	1	2.025	8	
Englado No.2	2.025	2.025	1	2.025	8	



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Regional
i Obres Públiques
Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192
A

54

55

48 Rocamar	180	180	2-1	330	
101 Edif. pta. entrada No.10	80	80	1	80	
102 Bascula No.3	70	8	1	8	
103 Org. trabajadores portuarios	585	585	2-1	765	5-8
104 Dispensario P.A.B.	625	625	1	625	
105 Tinglado No.9	8.400	8.400	1	8.400	6-9
106 Escuela Oficial de Nautica	1.595	500	2	1.000	7-10
107 Est. transformadora	112	112	1	112	
108 Subinspeccion de muelles	250	250	2-1	475	
109 Real Club Nautico	3.300	840	2	1.680	
110 Tinglado	3.100	2.400	2-1	3.000	6-8
111 Tinglado 7 y 8	14.400	14.440	1	14.440	6-10
112 Tinglado	2.000	1.050	1	1.050	8
113 Real Club Nautico	2.100	1.892	3	3.100	8
114 Bar	74	74	1	74	3
115 Gasolinera	150	4	1	4	3
116 Edif. P.A.B.	3.000	1.600	3	3.180	20
117 Gasolinera	60	4	1	4	3
118 Informacion P.A.B.	30	30	1	30	3
119 Golondrinas	2.500	20	1	20	3
120 Bar	200	80	1	80	3
121 Vigilancia	1.650	1.650	2-1	2.100	9-13
122 Aduana	4.840	4.840	5-2	14.000	12-24
123 Edificio contraincendios	1.400	630	4	2.300	15
124 Puerta entrada No.15	240	120	1	120	3
125 Sanidad	2.430	600	4	2.400	17
126 Viviendas	405	405	2	810	11
127 Vigilancia vestuarios	185	185	2	370	9
128 Tinglado No.1	3.380	3.380	1	3.380	3-6
129 Tinglado No.8	3.360	3.360	1-2-3	4.750	9-11
130 Tinglado No.2	3.345	3.345	1	3.345	3-6
131 Tinglado No.3	3670	3670	1	3670	3-6
132 Tinglado No.6	3.600	3.600	1	3.600	6
133 Tinglado No.4	4.050	4.050	2-1	4.500	6
134 Parte tinglado No.5	624	624	2	1.200	6
135 Estacion maritima	14.300	5.720	3	14.000	12-17-26
136 Torre Jaime I	400	400	Varios	400	104



Generalitat de Catalunya
 Departament de Política Territorial
 i Obres Públiques
 Comissió d'Urbanisme de Barcelona

4 JUL. 1989

B-192

ANEXO Nº 9
RELACION DE INMUEBLES EN EL PORT VELL

Comissió d'Urbanisme de Barcelona

200 m

300m

N 

A detailed map of the Port of Barcelona, showing the harbor area with labels for 'BARCELONETA', 'COMERCIO', 'DARSENAL', and 'MUELLE'. A large crosshair is drawn over the central part of the map, indicating a specific location.

DARSENA

NACIONAL

M. DE BOSCH Y ALSINA

MUELLE DE
ATARAZANAS

ESPAÑA

DARSENA
DE LA INDUSTRIA
M. DE BALEARES

~~DARSENA~~

NUEVO

FLOTANTE

DIQUE

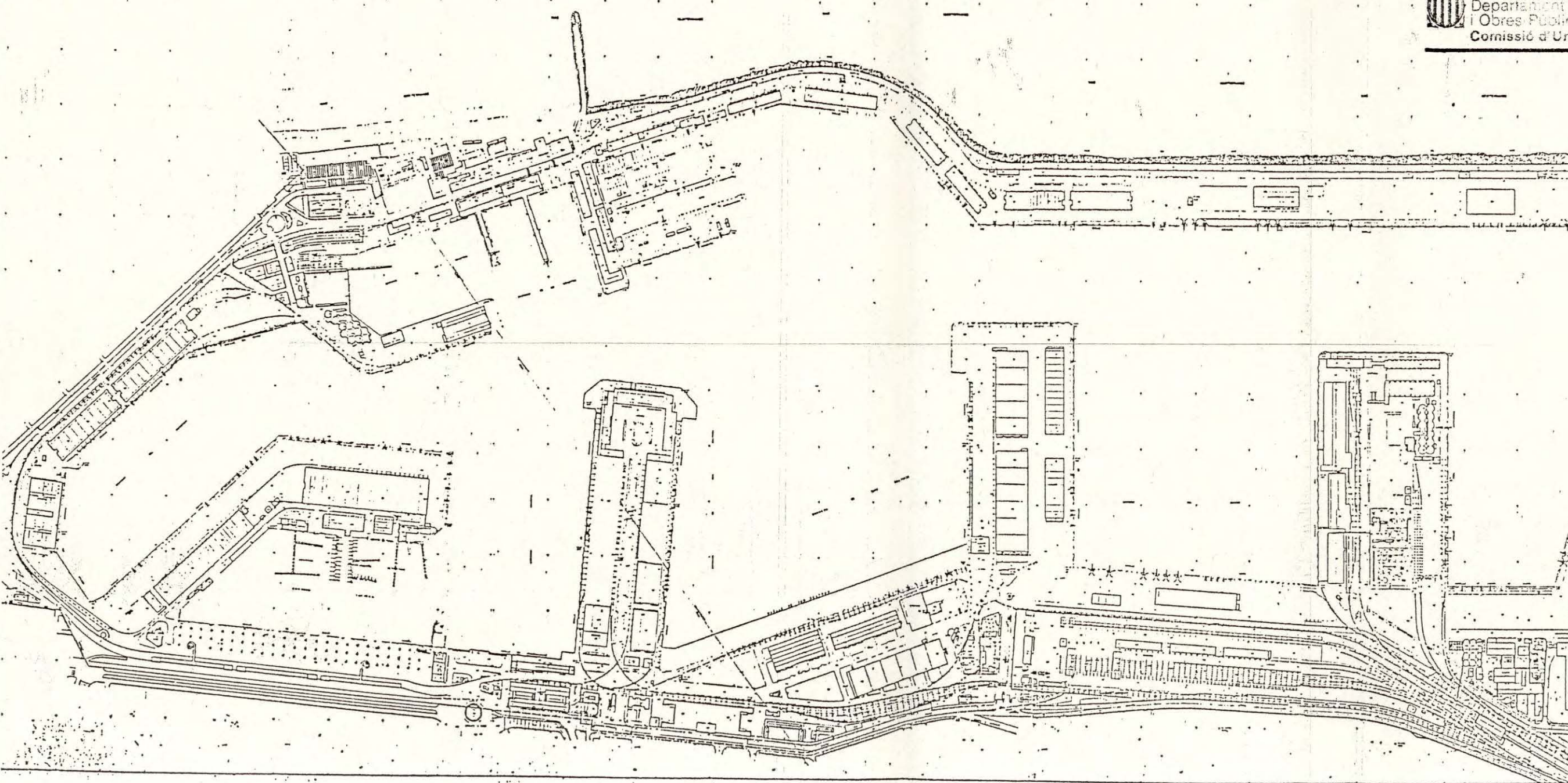
DIQUE

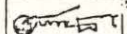
OCCIDENTAL

BARCELONA

MUELLE

MUELLE



PORT AUTÒNOM DE BARCELONA			
PLA ESPECIAL DEL			
PORT VELL DE BARCELONA			
DOCUMENTAT PER A L'APROBACIÓ PROVISIONAL			
ESTAT ACTUAL			
	DATA 1970	PLÀNOL Nº 1	ESCALA 1:1000

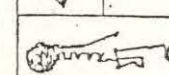
DES IDENTIFICACIÓ D'USOS

-  COMERCIAL PORTUARI
-  INDUSTRIAL PORTUARI
-  EQUIPAMENT ESPORTIU
-  EQUIPAMENT CULTURAL
-  VITAL LLOCAM. PENJOLERA
-  SERVICIS
-  VIVENDA

———— LIMITE DEL SECTOR PORTUARI (P.A. 82)
 ———— LIMITE DEL PLA ESPECIAL

PORT AUTÒNOM DE BARCELONA


 PLA ESPECIAL DEL
PORT VELL DE BARCELONA
 (DOCUMENTACIÓ PER A L'APROVACIÓ PROVISIONAL)
 TÍTOL: INFORMACIÓ URBANÍSTICA
 USOS ACTUALS DE L'EDIFICACIÓ EXISTENT

	SERVEN TÈCNIC	DATA	PLA NO. 1
	ESCALA		2

- 4 SECTOR PORTUARI
- 5 SECTOR PASSEIG MARÍTIM
- 6 CANAL VELLA BARCELONA
- 7 VIES CIVILS
- 8 PARCS I JARDINS URBANS
- 9 ACTUALS, DE CARÀCTER LOCAL
- 10 DE NOVA CREACIÓ, DE CARÀCTER LOCAL
- 11 EQUIPAMENTS COMUNITATIS I DESTACATS
- 12 ACTUALS
- 13 ACTUALS I DE NOVA CREACIÓ A NIVELL METROPOLITÀ
- 14 SECTOR BALNEARI DE SANT SEBASTIÀ

 EDIFICIS D'INTERÉS ESPECIAL DEL PERN DE LA BARCELONETA

 EDIFICIS AMB EL MÉS ALT INTERÉS EN LA DIVERSITAT DE FORMES PROTEGIDES PEL PATRIMONI ARQUITECTÒNIC I HISTÒRIC, ARTÍSTIC DE LA CIUTAT DE BARCELONA

 LIMIT DEL SECTOR PORTUARI (PALE)

 LIMIT DEL PLA ESPECIAL

PORT AUTÒNOM DE BARCELONA

PLA ESPECIAL DEL
PORT VELL DE BARCELONA
 (DOCUMENTACIÓ PER A L'APROVACIÓ PROVISIONAL)

TÍTOL
 INFORMACIÓ URBANÍSTICA
 QUALIFICACIONS DEL PGM
 DE LA BARCELONETA

SERVEI TÈCNIC DATA PLÀNOL Nº
 ESCALA 3