

CLIENTE
Autoridad Portuaria de Sevilla

EQUIPO
Oficina Técnica para el Distrito
Urbano Portuario de Sevilla

FECHA
Mayo 2024

MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SEVILLA

ÁREAS AP-1, AP-3, AP-4 Y AL-9 DOCUMENTO PARA APROBACIÓN INICIAL

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEOS
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
17 JUNIO 2024
JUNTA DE ANDALUCÍA

Es copia auténtica de documento electrónico

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	1/139





Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	2/139





El procedimiento para la tramitación de la presente Modificación del Plan Especial del Puerto de Sevilla se inició con la remisión el 12 de agosto de 2022 a través del Registro Electrónico por parte de la Autoridad Portuaria de Sevilla, de la documentación para la tramitación del Modificado del Plan Especial del Puerto de Sevilla en el ámbito del denominado Distrito Urbano Portuario, ante la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Dicha documentación contenía el Avance/Borrador del documento urbanístico, el Documento Ambiental Estratégico, el Estudio de Impacto en la Salud, y Estudio Acústico.

El resultado del trámite iniciado fue:

- Resolución de 25 de octubre del 2022** de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, para someter a **consulta pública previa la Innovación** del Plan Especial del Puerto de Sevilla durante 15 días hábiles en el portal de transparencia. Transcurrido dicho plazo **no se recibieron aportaciones**.
- Informe del Servicio de Gestión y Ejecución de Planes, de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo**

A dicho Informe Ambiental Estratégico se adjuntan los emitidos por:

y **Agenda Urbana de 21 de diciembre de 2022**, con carácter favorable para la **continuación de la tramitación** del documento, si bien con una serie de valoraciones que contienen correcciones y/o subsanaciones a tener en cuenta en el documento para aprobación inicial, y que quedan recogidas en la presente documentación.

A partir de ese momento se remitió la documentación a la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, para el inicio de la evaluación ambiental estratégica, con el siguiente resultado:

- Resolución de 27 de enero de 2023 de la Delegación Territorial por la se admite a trámite la Innovación del Plan Especial para su Evaluación Ambiental Simplificada.
- Emisión con fecha 30 de agosto de 2023 del Informe Ambiental Estratégico**, y publicación en el BOJA 173 del 8 de septiembre, en el que se informa que la **Innovación no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente** siempre y cuando se cumplan las determinaciones indicadas.

Las consideraciones contenidas en dichos informes quedan recogidas en el presente documento y en la adenda complementaria al Estudio de Evaluación de Impacto en la Salud.

- Departamento de Vías Pecuarias.
- Servicio de Infraestructuras de la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Agua y Desarrollo Rural.
- Delegación Territorial de la Consejería de Salud y Consumo.
- Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento.
- Servicio de Gestión del Medio Natural de la Delegación Territorial de la Consejería de Sostenibilidad.
- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
- Departamento del Dominio Público Marítimo Terrestre de la Delegación Territorial de la Consejería de Sostenibilidad.
- Dirección General de la Costa y el Mar del Ministerio para la Transición Ecológica.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	3/139



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	4/139





INDICE

1. ANTECEDENTES	
1.1. Introducción	
1.2. Objeto y áreas afectadas por la modificación	8
1.3. Justificación de la modificación	9
1.4. Contenido de la modificación	10
1.5. Justificación de la figura elegida	11
1.6. Viabilidad del procedimiento para el desarrollo del DUP	11
1.7. Cumplimiento del artículo 56.3 del TRLPEMM	12
1.8. Equipo redactor	12
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO	
2.1. Introducción	
2.2. Encuadre territorial	
2.3. Patrimonio Urbano-Portuario	51
2.4. Relaciones visuales y patrimonio natural	91
2.5. Redes de Infraestructuras	101
2.6. Movilidad	109
2.7. Marco legal y urbanístico	123
2.8. Diagnóstico	133
3. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN PÚBLICA	
3.1. Introducción	
3.2. Medios para el fomento de la participación	
3.3. La Participación en el proceso de aprobación del plan	
4. MEMORIA DE ORDENACIÓN	
4.1. Introducción	
4.2. Criterios y objetivos	
4.3. Alternativas de ordenación	
4.4. Propuesta de modificación	
4.5. Redes de infraestructuras	
4.6. Estrategia de movilidad	
5. MEMORIA ECONÓMICA	
5.1. Introducción	
5.2. Estudio económico financiero	

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	5/139



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
DELEGACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EXECUCIÓN DE PLANEAS
AGENCIA URBANA
17 JUNIO 2024 5.4. Informe de sostenibilidad económica
CONSEJERÍA DE FOMENTO
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA NORMAS URBANÍSTICAS

1. ANTECEDENTES	221
1.1. Introducción	215
1.2. Objeto y áreas afectadas por la modificación	207
1.3. Justificación de la modificación	215
1.4. Contenido de la modificación	215
1.5. Justificación de la figura elegida	215
1.6. Viabilidad del procedimiento para el desarrollo del DUP	215
1.7. Cumplimiento del artículo 56.3 del TRLPEMM	215
1.8. Equipo redactor	215
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO	253
2.1. Introducción	
2.2. Encuadre territorial	
2.3. Patrimonio Urbano-Portuario	8
2.4. Relaciones visuales y patrimonio natural	9
2.5. Redes de Infraestructuras	10
2.6. Movilidad	11
2.7. Marco legal y urbanístico	12
2.8. Diagnóstico	13
3. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN PÚBLICA	16
3.1. Introducción	
3.2. Medios para el fomento de la participación	
3.3. La Participación en el proceso de aprobación del plan	
4. MEMORIA DE ORDENACIÓN	281
4.1. Introducción	149
4.2. Criterios y objetivos	151
4.3. Alternativas de ordenación	159
4.4. Propuesta de modificación	167
4.5. Redes de infraestructuras	177
4.6. Estrategia de movilidad	187
5. MEMORIA ECONÓMICA	283
5.1. Introducción	195
5.2. Estudio económico financiero	197



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	6/139



1. ANTECEDENTES

MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SEVILLA ÁREAS AP-1, AP-3, AP-4 Y AL-9



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	7/139





APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
DEPARTAMENTO DE DESARROLLO SOSTENIBLE Y TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

1. ANTECEDENTES

1.1. INTRODUCCIÓN

El Plan Estratégico 2025 del Puerto de Sevilla prevé el desarrollo del Distrito Urbano Portuario mediante la transformación de los suelos en la margen izquierda de la dársena comprendidos entre los puentes de Delicias y el Centenario. El objetivo planteado por el Plan es la incorporación de usos urbanos compatibles con las actividades portuarias, que continuarán desarrollándose.

Con este fin, la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) creó la denominada "Oficina Técnica para el desarrollo del Distrito Urbano Portuario de Sevilla" (OTDUP), cuyos trabajos se iniciaron en septiembre de 2020.

El ámbito del Distrito Urbano Portuario (DUP) comprende una franja de unos 200 metros de anchura desde el margen oeste de la av. de Las Razas hasta la dársena, a lo largo de 2,2 km de norte a sur entre los puentes de Delicias y del Centenario, lo que supone una superficie de algo más de 40 Ha.

La ordenación de este área queda incluida en un Máster Plan de Ordenación y Gestión, un documento de planificación estratégica de la Autoridad Portuaria de Sevilla, que determina su diseño urbano, su programación, su modelo de gestión, y acota los cambios normativos necesarios para su desarrollo.

En este Máster Plan se analiza la legislación que afecta a estos suelos para impulsar su transformación urbanística, y/o adaptación en su caso a

1.2. OBJETO Y ÁREAS AFECTADAS POR LA MODIFICACIÓN

La nueva realidad prevista por el Plan Estratégico. El diseño urbano del Master Plan, que se ha ido consensuando durante el proceso de desarrollo con los distintos agentes y administraciones implicadas, conforma la base estratégica de la presente Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla (MPPEP), que dará respaldo normativo y cobertura legal al desarrollo del denominado Distrito Urbano Portuario de Sevilla, de acuerdo con el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado (TRLPEM).

El presente documento de Modificación adecua las determinaciones del Plan Especial de Ordenación del Puerto Sevilla (PEP), que fue aprobado definitivamente el 29 de julio de 1994. En él se contienen todas las determinaciones de ordenación urbanística de los suelos delimitados en el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla de 1987 para los ámbitos del Puerto Comercial y el Área Delicias - Los Gordales.

El PEP del 94 se ha modificado en varias ocasiones para ajustar sus determinaciones a la evolución de la actividad portuaria. Estas modificaciones puntuales se limitan a áreas concretas, al igual que la modificación propuesta, quedando recogidas en la siguiente relación:

- Plan Especial de Ordenación Muelle de las Delicias. Área AP-25 del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Aprobado definitivamente el 29/05/2002.
- Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modifi-
- ficación Puntual Ordenación de la Dársena del Cuarto. Aprobado definitivamente el 19/05/2005.
- Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modificación Puntual Ordenación Sector Suroeste. "Punta del Verde". Aprobado definitivamente el 16/11/2007.
- Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modificación Puntual Áreas AP-1, AP-2, AP-12 y AP-13. Aprobado definitivamente el 17/07/2009.

1.3. ANTECEDENTES

• Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modificación Puntual Ordenación de la Dársena del Cuarto. Aprobado definitivamente el 19/05/2005.

• Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modificación Puntual Ordenación Sector Suroeste. "Punta del Verde". Aprobado definitivamente el 16/11/2007.

• Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modificación Puntual Áreas AP-1, AP-2, AP-12 y AP-13. Aprobado definitivamente el 17/07/2009.

• Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modificación Puntual Áreas AP-1, AP-2, AP-12 y AP-13. Aprobado definitivamente el 17/07/2009.

• Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modificación Puntual Áreas AP-1, AP-2, AP-12 y AP-13. Aprobado definitivamente el 17/07/2009.

• Plan Especial del Puerto de Sevilla. Modificación Puntual Áreas AP-1, AP-2, AP-12 y AP-13. Aprobado definitivamente el 17/07/2009.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	8/139





1. ANTECEDENTES



1. Conjunto de áreas afectadas por la Modificación del Plan Especial del Puerto de Sevilla de 1994 (plano de usos y desarrollo del PEP).

- AP-4: Área de usos mixtos de muelles o concesiones.
- AL-9: Área libre.

1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA MODIFICACIÓN

El DUP es una ocasión de acercamiento del puerto a la ciudad, y de reconexión de la ciudad con el río. El traslado de las funciones portuarias que condicionan la permeabilidad y funcionalidad de este área, genera una oportunidad de establecer nuevas relaciones entre Sevilla y su puerto en este ámbito, que sin perder su carácter por el desarrollo de actividades portuarias a las que seguirá

- no es ajeno, y que exige la adaptación de las infraestructuras a nuevas necesidades y funciones.
- El Puerto de Sevilla ha trasladado al sur de estos muelles la mayoría de las actividades que se venían desarrollando en ellos.

Este reposicionamiento de actividades a nuevos espacios abre una oportunidad de redefinición de los antiguos espacios portuarios, a través del replanteo de su actividad, diversificando la oferta dada por el puerto y mejorando su posicionamiento a nivel internacional.

- Por su posición estratégica en la ciudad, para acometer esta transformación será necesario revisar la permeabilidad con la trama urbana,

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	9/139





1. ANTECEDENTES

la movilidad en la zona, los nuevos usos que acogerán las edificaciones existentes, la estructura de espacios libres o las infraestructuras, entre otros aspectos.

Esto solo se podrá lograr si el PEP vigente respalda estos nuevos requerimientos del Puerto y de la ciudad.

- En la actualidad, la ordenación vigente establecida por el Plan Especial del Puerto tiene un carácter logístico, operaciones y almacenamiento principalmente, actividades vinculadas a la actividad desarrollada previamente en el ámbito. Esta ordenación, que se concreta en las 4 áreas principales, no se adecua a las necesidades futuras recogidas en el nuevo Master Plan del DUP.

Es necesario, por tanto, una Modificación del Plan Especial que debe redefinir en estos 4 ámbitos (AP-1, AP-3, AP-4 y AL-9) los parámetros que de la nueva ordenación se deriven.

1.4. CONTENIDO DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SEVILLA

La documentación incluida en la presente Modificación del Plan Especial del Puerto de Sevilla debe responder al lo establecido por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA) en

el artículo 62 y el artículo 85 de su Reglamento General. En este sentido establecen que los instrumentos de planeamiento deberán formalizarse con los siguientes documentos:

- a) Memoria, que deberá contemplar los siguientes apartados:

1.º Memoria de información y de diagnóstico, que contendrá el análisis de la situación actual y problemas detectados. Además, contendrá el análisis de las afecciones derivadas de la legislación sectorial y de las determinaciones que le afecten de la planificación territorial.

2.º Memoria de participación e información pública, que contendrá las medidas y actuaciones realizadas para el fomento de la participación ciudadana, el resultado de estas y de la información pública.

3.º Memoria de ordenación, que contendrá la descripción de las distintas alternativas de ordenación, y la justificación de la propuesta adoptada, así como su adecuación a los principios generales de ordenación contemplados en el artículo 4 de la LISTA. Cuando proceda, incluirá la valoración de la incidencia de sus determinaciones en la ordenación territorial.

4.º Memoria económica, que contendrá un estudio económico financiero y conforme a lo establecido en la legislación básica estatal,

un informe de sostenibilidad económica y una memoria de viabilidad económica.

b) Normativa Urbanística, que deberá contener las previsiones de ordenación y, en su caso, de programación y gestión. El carácter de sus determinaciones será preferentemente el de Norma, pudiendo contener Directrices y Recomendaciones conforme a lo dispuesto en el artículo 5 de la LISTA.

c) Cartografía, distinguiéndose:

1.º Información: Contendrá la documentación gráfica necesaria para la comprensión de la Memoria de información y de diagnóstico.

2.º Ordenación: Contendrá las determinaciones gráficas de la ordenación urbanística.

d) Anexos, que incluirán cualesquier otros documentos que vengan expresamente exigidos por la legislación sectorial aplicable.

e) Resumen Ejecutivo, que contendrá la documentación establecida en la legislación estatal vigente, al objeto de facilitar la participación y consulta por la ciudadanía.

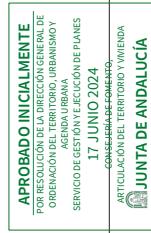
En caso de discrepancias entre los distintos documentos, la Memoria de Ordenación será el documento a partir del cual deberán interpretarse las discrepancias. Si estas persisten, la prevalencia entre ellos será: Normativa Urbanística, Cartografía de Ordenación y Memoria Económica.

Los instrumentos de ordenación urbanística se

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	10/139





1. ANTECEDENTES

someterán a evaluación ambiental estratégica y a evaluación de impacto en los casos y con las condiciones que establezca la legislación específica.

En este sentido la Modificación del PEP se someterá a Evaluación Ambiental Estratégica simplificada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40.4c) de la Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (LGICA), en relación con lo dispuesto en el artículo 70.3.c) de la LISTA.

1.5. JUSTIFICACIÓN DE LA FIGURA ELEGIDA

La Ley 7/2021 de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), regula el régimen de la innovación de los instrumentos que estuvieran vigentes con anterioridad a su entrada en vigor - tales es el caso del PEP - en su Disposición Transitoria Segunda. En su artículo 86 *Innovación de los instrumentos de ordenación urbanística*, dispone que la innovación de los instrumentos de ordenación urbanística se podrá llevar a cabo mediante su revisión o modificación.

De la revisión se efectúa una definición expresa, entendiéndose por tal la adopción de un nuevo modelo de ordenación establecido por el instrumento de ordenación urbanística. La modificación, definida con carácter residual, será toda alteración de la ordenación establecida por los instrumentos que no constituya revisión.

Para determinar el carácter de modificación del presente documento, debe tenerse en cuenta tanto la naturaleza de la presente innovación, como lo recogido en la memoria de ordenación del Plan Especial del Puerto de Sevilla, en la que se dispone que:

En este sentido, la filosofía de la ordenación propuesta, toma como referencia principal la aptitud y condiciones favorables de cada uno de los ámbitos para acoger las distintas funciones actuales y futuras del puerto, independientemente del periodo de implantación.

Desde este punto de vista, la propuesta plantea la imagen de la ordenación global del espacio portuario, en la que se hace especial hincapié en los elementos estructurantes.

Y en referencia a la ordenación general de los usos, el PEP dice:

Finalmente, complementando a las anteriores, se establecen otras zonas que o bien tienen la consideración de reserva de suelo de alguno de los anteriores, o bien se posibilita la implantación de usos mixtos. Estas zonas permiten mantener más flexible la ordenación de usos, flexibilidad necesaria ante las incertidumbres sobre las características de las actividades de localización posible en el puerto.

Por consiguiente, considerando lo citado de la memoria de ordenación del PEP, que recoge el

modelo de ordenación, la naturaleza flexible, la temporalidad e incertidumbre prevista, así como la no afectación a los elementos estructurantes y la cabida de esta propuesta planteada dentro del modelo de ordenación, se determina la presente, en respuesta a lo dispuesto por el artículo 86 de la LISTA, como Modificación del Plan Especial del Puerto de Sevilla.

1.6. VIABILIDAD DE PROCEDIMIENTO PARA EL DESARROLLO DEL DUP

A nivel procedimental, y en función del marco legal y los instrumentos con los que se regula el ámbito del DUP - analizados en detalle en la Memoria de Información y Diagnóstico - debe tenerse en cuenta que el TRLPEMM en su art. 56 establece que con carácter previo a la formulación del Plan Especial que desarrollará la zona de servicio del puerto, considerada urbanísticamente como un sistema general, debe encontrarse esta delimitada mediante el documento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios (DEUP).

De esta forma, aún cuando la Modificación se aplicará sobre una serie de áreas definidas por el PEP vigente, el perímetro se adaptará a la Zona de Servicios en Tierra incluida en la DEUP del Puerto de Sevilla.

Por otro lado debe tenerse en cuenta que la DEUP no asigna usos de interacción puerto-ciudad a la globalidad del ámbito del nuevo Distrito Urbano

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	11/139





APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO
APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA
DIRECTIVA DE LA UNION EUROPEA
Sobre la ordenación del territorio urbano y el desarrollo sostenible

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Portuario de Sevilla, siendo estos los compatibles con un desarrollo de este tipo.

Sin embargo, en orden a presentar el DUP como un conjunto de manera coherente, el presente documento de Modificación muestra la ordenación de la totalidad del ámbito del DUP a nivel de análisis y en la memoria justificativa, si bien en aquellas zonas donde la DEUP no asigna el uso de interacción puerto-ciudad, esta ordenación tiene un carácter estrictamente orientativo.

1.7. CUMPLIMENTO DEL ARTÍCULO 56.3 DEL TRLPEMM

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante establece en el apartado 3 del artículo 56 que "El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre".

Las memorias de Ordenación y Económica, junto con las Normas Urbanísticas y los Planos de Ordenación del presente documento, establecen la justificación sobre la que se asienta el desarrollo del Distrito Urbano Portuario de Sevilla, y fijan las medidas y previsiones que garantizan una eficiente explotación del espacio portuario y su desarrollo.

De forma más específica además, la Estrategia de Movilidad contenida en la citada Memoria de Ordenación contempla entre sus determinaciones las conexiones necesarias con los sistemas de transporte terrestre.

1.8. EQUIPO REDACTOR

La presente Modificación del Plan Especial del Puerto de Sevilla ha sido promovida por la Autoridad Portuaria de Sevilla siendo su presidente D. Rafael Carmona Ruiz, y director D. Ángel Pujido Hernández.

La redacción ha estado a cargo de la Oficina Técnica para el desarrollo del Distrito Urbano Portuario (OTDUP), equipo liderado por la consultora EDDEA Arquitectura y Urbanismo S.L., con cif. B-41.963.281 y domicilio a efectos de notificaciones en la calle José Delgado Brackenbury nº 9, 41011 Sevilla. La OTDUP está formada por:

Dirección de la OTDUP:

José Mª de Cárdenas Domínguez-Adame

Coordinación general:

Javier Olmedo Granados

Equipo de producción:

Jorge Izquierdo Cubero
Marco García Gálvez

Andrés Rubio Rubio
Alejandro García Gigato
Laura de la Mata Morales
Ece Irem Sakalli

Cristina C. Martinson
Carlos Peraita
Rosa Estrada López

Colaboradores y asesores de la OTDUP:

CBRE, asesores inmobiliarios.
Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico,
IAPH. Valores patrimoniales.

Julién Sobrino Simai. Experto en patrimonio industrial.
Grupo TYPSA. Infraestructuras y movilidad.
Garrigues Abogados. Asesoramiento legal.
Teirlog Ingeniería Portuaria. Asesoramiento en actividades portuarias.

Salvador Rueda Palenzuela. Asesoramiento en urbanismo ecosistémico.

Ramón Marrades. Placemaking Europe. Estrategias de desarrollo.

Pablo Sendra. Procesos participativos.

Apogeo. Medio ambiente.
Association Internationale Villes et Ports,
AVIP. Asesoramiento en integración puerto-ciudad.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	12/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SEVILLA ÁREAS AP-1, AP-3, AP-4 Y AL-9

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	13/139



ÍNDICE

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.1. INTRODUCCIÓN	15	2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS	101
2.1.1. Metodología	16	2.5.1. Introducción	102
2.1.2. Características generales	17	2.5.2. Redes Básicas de Infraestructuras	103
2.2. ENCUADRE TERRITORIAL	19	2.6. MOVILIDAD	109
2.2.1. Introducción	20	2.6.1. Introducción	110
2.2.2. El Medio Físico y Ambiental	21	2.6.2. Movilidad Metropolitana PMUS	112
2.2.3. Análisis Temático	29	2.6.3. Movilidad Próxima	116
2.2.4. Conclusiones	49	2.6.4. Movilidad Interna	119
2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO	51	2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO	123
2.3.1. Introducción	52	2.7.1. Introducción	124
2.3.2. Marco Histórico y Evolución	52	2.7.2. La Ley de Puertos del Estado	125
2.3.3. Valores Patrimoniales	67	2.7.3. Delimitación de Usos Portuarios	126
2.3.4. Elementos de Ordenación para la Puesta en Valor del Patrimonio Urbano - Portuario	70	2.7.4. Plan Especial del Puerto	127
		2.7.5. Plan General de Ordenación	130
2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL	91	2.8. DIAGNÓSTICO	133
2.4.1. Introducción	92	2.8.1. Introducción	134
2.4.2. Distrito Portuario en la Dársena del Guadalquivir	94	2.8.2. Diagnóstico. Tabla de Potencialidades y Debilidades	135
2.4.3. Aproximaciones Visuales del Ámbito	94		
2.4.4. La percepción del Interior del DUP	96		
2.4.5. Recursos para la Conectividad Ecológica	100		

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	14/139

2.1. INTRODUCCIÓN

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4, AP-11 y AL-9



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	15/139



2.1. INTRODUCCIÓN

El **análisis de la información** es una parte fundamental para el desarrollo del Plan Especial del Distrito Urbano Portuario. Este, supone el soporte sobre el que se fundamentan las estrategias para llevar a cabo la ordenación del ámbito. Para abordar esta parte del documento, se plantea un análisis prospectivo a partir de la siguiente metodología.

2.1.1. METODOLOGÍA

La metodología seguida en el análisis y diagnóstico ha estado basada en las siguientes actividades:

- **Integración de la información** de manera estructurada, y a partir de una cartografía de base. Estructurar esta información, y su localización espacial a través de una cartografía temática, ha permitido, por un lado ir completando una caracterización del ámbito de estudio, y por otro, generar una base sobre la que desarrollar las actividades que han servido de apoyo a las tareas de prospección con el equipo de expertos.
- **Recopilación de datos** a través de una búsqueda de información por diversas fuentes. La información ha sido obtenida mediante consulta directa a administraciones y organismos (Gerencia de Urbanismo, Dirección General de Movilidad del Ayuntamiento, Consejerías, Dirección General de Costas, Puertos del Estado, etc.), búsqueda en la red, entrevistas y reuniones, y visitas de campo para la obtención de información de manera directa.

La APS desde los diferentes departamentos ha contribuido de manera decisiva, tanto en proveer documentación de forma directa,

- **Compilar los resultados** de este proceso en el presente documento de análisis. El procedimiento ha pasado por organizar la información que ha ido generándose a través de las tareas anteriores, en el cuerpo de un documento completo y coherente.
- **Realización de talleres de trabajo, entrevistas, comités de seguimientos, etc.** con grupos de expertos, y en torno a diferentes temáticas. La dinámica ha consistido en unas comunicaciones previas en la que se



han acotado las cuestiones a debatir, y se ha aportado la documentación necesaria para preparar el evento, y la celebración de una jornada de trabajo con objeto de enfocar con más precisión el análisis.

Los talleres celebrados (arquitectura y patrimonio, movilidad, modelo de negocio, terrenales de cruceros y usos asociados, etc.) han contado con la participación de asesores especializados miembros del equipo de Oficina Técnica, y también con expertos externos, que han aportado una visión cualificada.

• **Com pillar los resultados** de este proceso en el presente documento de análisis. El procedimiento ha pasado por organizar la información que ha ido generándose a través de las tareas anteriores, en el cuerpo de un documento completo y coherente.

Como resultado de este análisis se obtiene una **matriz con más de 100 debilidades y potencialidades**, que se presentan en el apartado "Diagnóstico" de este documento. Estas conclusiones están asociadas a las diferentes temáticas, orientadas según los objetivos estratégicos, lo que nos permite establecer una base sólida sobre la que desarrollar un programa de manera justificada.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

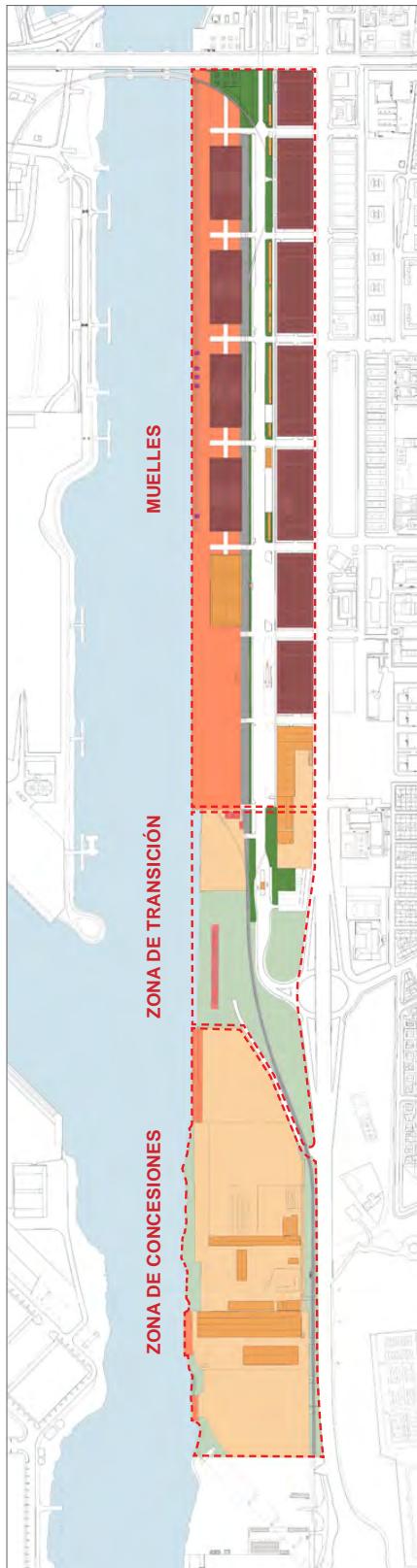
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	16/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.1. INTRODUCCIÓN



2. Esquema de características detalladas del ámbito por zonas homogéneas.

CONSTRUCCIONES 99.572		
■ Protegidas	70.535	
■ No protegidas	27.001	
■ Elementos indust.	2.036	
SIN URBANIZAR 65.240		
■ Ajardinados	16.843	
■ Naturales	48.397	
CAMPAS 153.943		
■ Muelles	55.765	
■ Interiores	98.178	
COMUNICACIONES 87.023		
■ FFCC	18.891	
■ Varios	68.132	
SUP.TOTAL 405.778		

2.1.2. CARACTERÍSTICAS GENERALES

El Distrito Urbano Portuario se compone del conjunto formado por el Muelle de Tablada y su ampliación hacia el sur, y las diferentes áreas de uso portuario de la franja fluvial hasta el puente del Centenario. La superficie total del DUP es de 405.778 m².

Atendiendo a las condiciones morfológicas y el régimen de uso y gestión, podemos estructurar el ámbito a nivel de análisis y caracterización en tres áreas o sectores homogéneos:

- Muelles: Zona del muelle de Tablada y su ampliación posterior. Establece la organización funcional a partir de bandas transversales para los flujos de mercancías entre el muelle y la ciudad.
- Zona de transición: Espacio vacante en relación con la actividad portuaria, y donde se distribuye el ferrocarril y los accesos viaarios al recinto fiscal del muelle de Tablada.
- Zona de concesiones: Espacio de conexión entre la dársena y el hinterland que, a diferencia de la zona de muelles, se organiza mediante parcelas longitudinales en las que los propios concesionarios estructuran este tránsito.

Esta división del espacio en zonas homogéneas, facilita la comprensión, análisis y diagnóstico de este ámbito. Permite una lectura estructurada



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	17/139

2.1. INTRODUCCIÓN



de las singularidades y características comunes, ayudando a la identificación específica y ampliada de cada zona.

MUELLES

Se trata de la zona más característica en cuanto a la actividad portuaria que dio origen a este crecimiento a partir de la construcción del canal de Alfonso XIII.

Se trata de una zona ampliamente consolidada tanto en edificación como en otros elementos portuarios, configurándose así como el principal espacio depositario de la imagen y memoria del puerto.

Funciona como un recinto de acceso restringido en el que los espacios comunes, de circulación, infraestructuras, etc. son gestionados por la Autoridad Portuaria (al margen de ciertas operaciones realizadas por empresas concesionarias de actividades concretas).

Este espacio se encuentra separado de la ciudad por el conjunto de naves con fachada a la avenida de Las Razas, sobre las que se otorgan concesio-

nes de uso con acceso directo desde la ciudad. Las edificaciones existentes se agrupan en tres tipos principales: Tinglados portuarios, grupos de naves y edificaciones auxiliares. La superficie edificada se aproxima a los 80 mil metros.

ZONA DE TRANSICIÓN

Estos espacios se caracterizan por tener un menor aprovechamiento en cuanto a usos específicos, y más espacios baldíos asociados al recorrido del ferrocarril que adapta su trazado desde el margen de Las Razas para acceder por el eje central de la zona de Muelles.

También ocupa parte de este espacio el vial de acceso a la zona de Muelles desde la rotonda entre las avenidas de Las Razas y Padre García Tejero.

Sedan en esta zona las áreas con mayor capital natural y de mayor valor ecológico, con algunas masas arbóreas de ribera hacia el noroeste.

Los únicos elementos o edificaciones reseñables en la zona central son el Puente de Alfonso XIII,

que se encuentra aquí depositado desde su desmantelamiento, y el edificio de la compañía Frigodocks de unos 8.500 m² construidos, alineado con los grupos de naves, y acceso desde la avenida de Las Razas.

ZONA DE CONCESIONES

En la Zona Sur se encuentran una serie de parcelas concesionadas con características propias; Tienen acceso independiente tanto desde la Avenida de Las Razas, como desde la lámina de agua, con muelles propios con diferente grado de formalización.

No existen por tanto espacios comunes o de comunicación que estén gestionados por el Puerto de Sevilla, sino que las parcelas comunican directamente con la red vial de la ciudad.

Los principales edificios son naves de tipo industrial, así como algunos edificios auxiliares de pequeño tamaño, y grandes superficies de almacenamiento al aire libre pavimentadas. La mayor parte de las parcelas se encuentran actualmente desocupadas.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	18/139



2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4, AP-11 y AL-9



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	19/139



2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



2.2.1. INTRODUCCIÓN

En este capítulo se analiza el encuadre territorial del ámbito del Distrito Portuario. Para ello, en primer lugar, se describe el medio físico con arreglo a las siguientes temáticas, poniendo especial atención a dimensiones que llevan riesgos naturales:

- Geología, morfología y suelos.
- Topografía.
- Hidrología
- Clima.
- Calidad del aire y del agua.
- Contaminación acústica y lumínica.
- Naturaleza y biodiversidad.

A continuación se caracteriza el Distrito Portuario en relación a su contexto territorial. Este encuadre se ha elaborado considerando diferentes escalas territoriales en las que, según las temáticas abordadas, el Distrito Portuario establece relaciones relevantes. El análisis se orienta a detectar y sintetizar las principales ventajas y potencialidades del desarrollo del Distrito Portuario, así como los hándicaps y obstáculos a superar.

Las escalas de estudio son principalmente la territorial, la metropolitana y la local. La primera considera el Distrito Portuario como un elemento clave en la relación de Andalucía con el Atlántico, y ésta a través del río Guadalquivir. Por esto,



3. Situación del ámbito de actuación.



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	20/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

2.2.2. EL MEDIO FÍSICO Y AMBIENTAL

El muelle de Tablada es fruto de la apertura del canal de Alfonso XIII a través de los espacios adehesados que quedaban entre las puntas del Verde y de Los Remedios, en el cauce antiguo del Guadalquivir, y que a su vez quedaban atravesados por el río Guadaira.

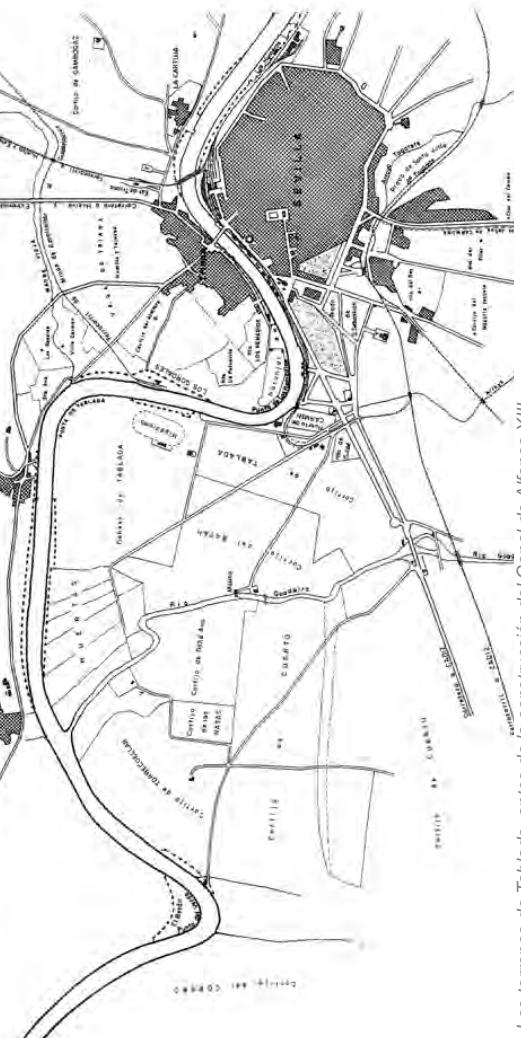
Este medio abre el último tramo de valle del bajo Guadalquivir, dando paso a la Marisma y a desembocadura. Son, por tanto, suelos llanos, fértiles, fruto de la sedimentación del río. En un clima mediterráneo continental, expuesto a la influencia marina, de veranos siempre cálidos, e inviernos templados y con abundancia de recursos hidrológicos, estos suelos ricos en sedimentos, hasta la construcción del canal a principios del siglo XX, constituyan área de uso esencialmente agrícola y ganadero, dividida en huertas y dehesa que explotaban cortijos como los de Cuarto, del Batán, o de Tablada.

Los principales hitos territoriales, ya desaparecidos, eran el paso sobre el río Guadaira, que condicionaba el camino de salida de Sevilla hacia Cádiz, y las estructuras hidráulicas que en la orilla del Guadaira daban origen al topónimo "Batán". En la actualidad está marcado por infraestructuras de gran relevancia territorial, como el mismo Canal de Alfonso XIII o el Puente del Centenario.

En el Mapa de Paisajes de Andalucía, esta área está incluida en el ámbito paisajístico "Vega del

"Guadalquivir", y enmarcada entre las áreas de "Valles, vegas y marismas interiores" y la categoría de "Valles, vegas y marismas". En cualquier caso, el ámbito del Distrito Portuario queda completamente enmarcado entre los espacios urbanos del núcleo de Sevilla, como queda patente tanto en el Catálogo de Paisajes de la Provincia de Sevilla como en la Guía de Paisaje Histórico Urbano de Sevilla. En el caso de esta última, se enmarca dentro de los espacios resultantes de las actividades portuarias.

EL PUERTO DE SEVILLA a principios del siglo XX



4. Estuario del Guadalquivir y Doñana



5. Los terrenos de Tablada, antes de la construcción del Canal de Alfonso XIII

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	21/139



2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

Geología, morfología y suelos

Las características de este medio son las típicas del valle del bajo Guadalquivir a las puertas de la Marisma; son suelos de origen cuaternario, de aluvión, fruto de depósitos fluviales de materiales procedentes tanto de las primeras estribaciones montañosas de Sierra Morena, como de las Terrazas del Guadalquivir: arenas, limos, arcillas y gravas, suelos de muy alta capacidad productiva y de uso agroforestal. No se observan georrecursos culturales de relevancia.

Los depósitos fluviales han configurado terrenos bajos y characteristicamente llanos. Tienen un espesor aproximado de 5 metros, y contienen el acuífero aluvial detrítico del Guadalquivir. Se clasifican (USDA) en el orden Entisol, suborden Orthent, grupo Xerorthent, asociación Xerofluent, inclusión Xerochrept. En la actualidad, se encuentran muy transformados por la actividad antrópica, y de manera aún más intensa en el ámbito del Distrito Portuario, a raíz de la apertura del canal de Alfonso XIII y los rellenos que forman la defensa frente a inundaciones. Junto con los relieves artificiales que se realizaron para el parque del Guadaíra, configuran la única topografía reseñable.

Nos encontramos en un área de formaciones superficiales de arcillas expansivas, localmente predominantes, y en una zona climática con déficit anual de humedad, por lo que el riesgo de expansividad es de moderado a alto. Las condiciones no son favorables para las obras de



POTENCIALIDADES:

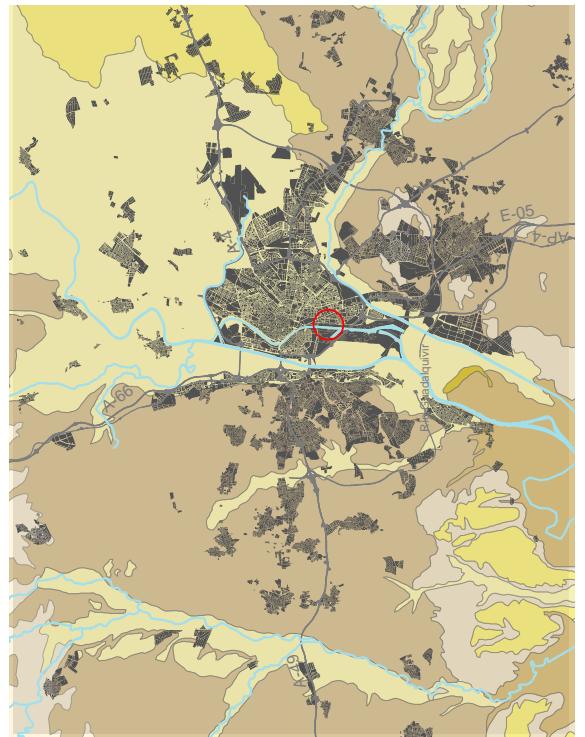
Suelos aptos para el ajardinamiento, que no conlleven riesgos importantes.

DEBILIDADES:

Los suelos en el ámbito tienen una escasa capacidad mecánica, tanto para cimentación de edificios y estructuras, como para resistir a la erosión de las aguas de la Dársena.

tierra; los taludes son inestables y los empujes sobre contenciones altas. **Las obras subterráneas conlleven una alta dificultad, así como las cimentaciones superficiales.** Aunque en la dársena no hay corrientes de importancia, es necesario considerar medios de estabilización de las orillas.

La **peligrosidad sísmica es baja**, aunque la estabilidad no es total, con valores de aceleración básica comprendidos entre 0,04 y 0,08g. El riesgo de erosión es también bajo.



6. Plano de unidad litológica

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	22/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Topografía

La topografía del lugar es el resultado de las transformaciones introducidas por las infraestructuras, sobre la base eminentemente llana de los llanos adehesados que ocupaban la confluencia de los ríos Guadalquivir y Guadaíra.

En este sentido, tienen especial importancia **las defensas que se habilitaron con ocasión de la construcción del Canal de Alfonso XIII y contra el río Guadaíra**, que possibilitaban la ocupación de todo el sector de la Palmera. La avenida

de las Rázas discurre por la coronación de la pímera, paralela al Canal.

Estas obras de acondicionamiento se ejecutaron junto con la construcción del muelle de Tablada, bajo determinados requisitos funcionales. Principalmente, estos requerimientos tienen que ver con la evacuación de aguas pluviales hacia el río y la formación de desniveles que facilitaran la carga y descarga. Así mientras que el Cantil se sitúa a una cota aproximada de 6,50 m.s.n.m. y la avenida de Guadalhorce se aproxima a los 8 m, la avenida de la Raza ocupa un rango de entre 8,50

y 9 m. En términos generales, el **ámbito del muelle tiene un desnivel de aproximadamente 1 %, vertiendo al Canal**. Los desniveles se hacen especialmente patentes en la semirriñera del ferrocarril trasero a los tinglados, y en el desnivel que guardan los grupos de naves con la avenida de Guadalhorce, que forma muelles de carga en sus accesos traseros.

Ya en fecha reciente se han introducido otras variaciones. Las primeras, ligadas a la evolución de la avenida de las Rázas, en particular con motivo de acomodar el nudo viario de la calle Padre



7. Topografía del ámbito. Fuente: GMU/Elaboración propia

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	23/139



2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

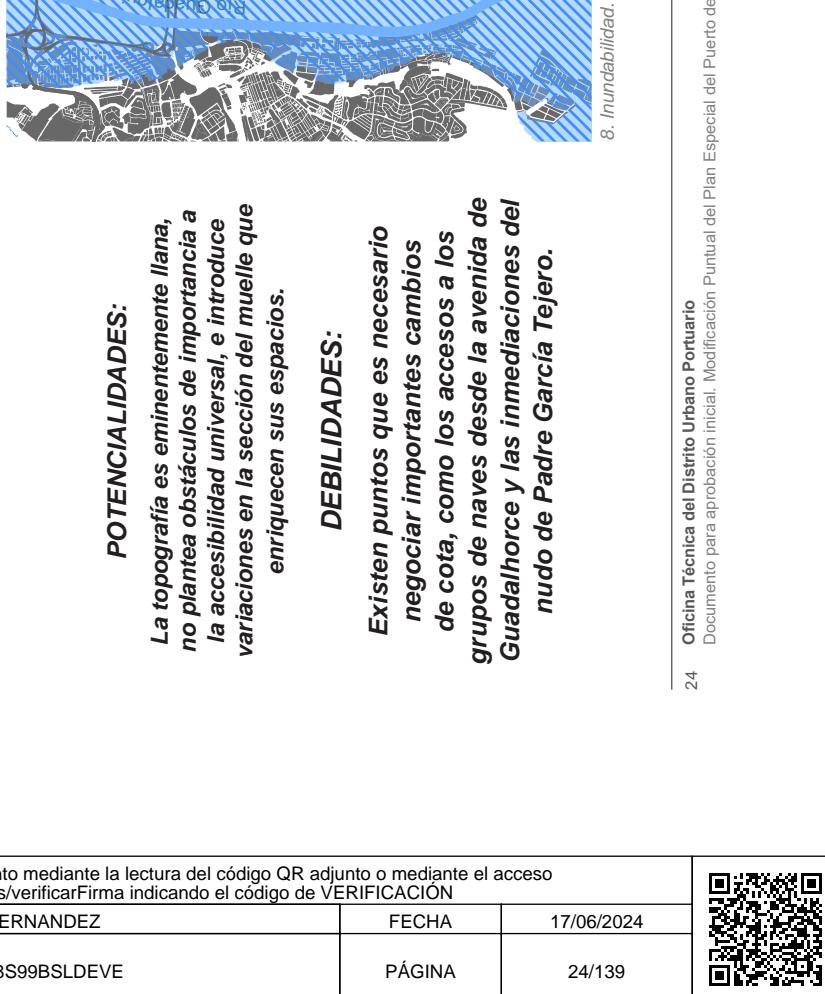


García Tejero, incorporación desde Heliópolis y acceso al muelle por el sur. En este punto, el paso inferior desciende hasta cotas de unos 7,50 m, a la vez que la calzada principal se eleva a más de 13,50 m. Este es un punto que condiciona los accesos al muelle por el sur y a la actual ubicación del puente de Alfonso XIII, así como las posibles conexiones con el parque del Guadaira. Posteriormente, con la construcción del parque del Guadaira, han formado elevaciones sobre las que se sitúan las instalaciones deportivas, a cotas superiores a los 10 m.s.n.m.

Hidrología

El área se encuentra a la orilla del canal de Alfonso XIII, construido a principios del siglo XX para crear la Corta de Tablada entre Los Gordales y la Punta del Verde. Se sitúa por tanto en la cuenca hidrográfica del Guadalquivir, a las puertas de las llanuras de marisma. Antes de la configuración de la Corta, el ámbito estuvo **atravesado por el cauce del Guadaira**, el cual fue desviado y canalizado hacia el sur más, a partir de su cruce con la actual avenida de la Paz.

Según la cartografía oficial, los **suelos analizados** se localizan en la **Zona Inundable** asociada a un periodo de retorno de 500 años ($T=500$), considerada de probabilidad baja o excepcional. El área se encuentra en suelo urbano y **posee defensas ante riesgos de inundación** proveniente de la dársena, así como la canalización del Guadaira. Además, la esclusa del Puerto tiene capacidad para graduar y controlar posibles fenómenos puntuales de crecida del cauce y contribuye a reducir el riesgo.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	24/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Clima

El clima es eminentemente mediterráneo continental, expuesto a la influencia marina a través del corredor del Guadalquivir, de veranos cálidos, e inviernos templados. La temperatura media anual es de 18,2º C. Las precipitaciones, de 538 mm anuales, son irregulares pero ocasionalmente abundantes. La humedad media es del 67,5 %. Sevilla cuenta con datos muy favorables en cuanto a radiación solar, acumulando 2.841 horas anuales de insolación y una radiación media anual, de 4,573 kWh/m². El dato medio anual de evaporación es de 1.359 mm.

El cambio climático traerá consigo épocas de sequía cada vez más frecuentes y aumentos en la torrencialidad. Como consecuencia la cuenca atlántica andaluza verá reducidas sus reservas de agua. Se prevé que el derretimiento de los polos aumente hasta en medio metro el nivel del mar en Andalucía. Especialmente acutantes en Sevilla son los **riesgos asociados al aumento de las temperaturas estivales**, ya elevadas. Se estiman que podría alcanzar máximas de 50º C.

El aumento de las temperaturas es el mayor riesgo asociado al cambio climático

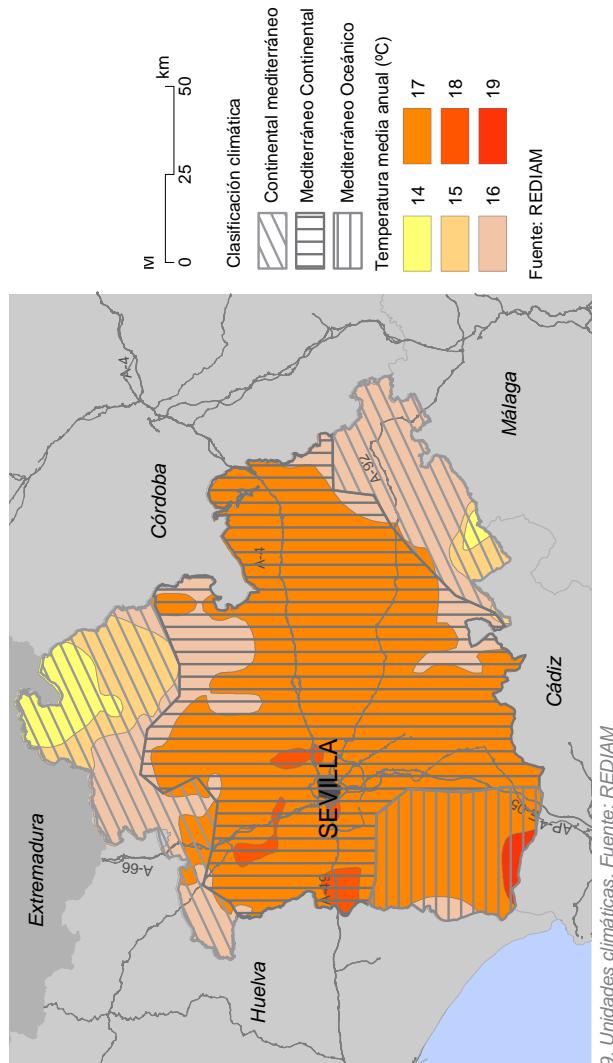
2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

DEBILIDADES:

El calor extremo estival va en detrimento de las actividades durante una parte significativa del año, y la creciente escasez de recursos hídricos obliga a buscar alternativas de gestión del agua.

POTENCIALIDADES:

Sevilla disfruta de un clima suave durante gran parte del año, lo que es un atractivo a actividades de todo tipo, y además permite integrar éstas mejor con los espacios públicos



9. Unidades climáticas. Fuente: REDIAM

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	25/139



2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



Calidad del aire y del agua

La calidad del agua en el Canal de Alfonso XIII, según los muestreos realizados por el APS en 2020, es Buena en cuanto a la calidad físico-química del sedimento, y la calidad biológica del agua. Es Moderada en cuanto a la calidad físico-química del agua; y no alcanza el nivel de Buena con respecto a la calidad química del agua. **Los principales contaminantes detectados son nitratos, nitratos y fosfatos**, provenientes del manejo de fertilizantes a granel. Estos resultados son en general consistentes con el resto de muestreos en diferentes puntos del Puerto.

En cuanto a la calidad del aire, del informe de la CAGPyDS correspondiente a 2019, se extrae :

- No se superaron los límites permitidos de dióxido de azufre (SO_2), dióxido de nitrógeno (NO_2) ni de monóxido de carbono (CO)
- Sí los de ozono (O_3) en Bermejales. Los niveles más altos se registran en verano, durante episodios de alta radiación solar.

- No se superan los valores límite de partículas en suspensión PM10 ni PM2,5. Tampoco los de Benceno, Arsénico, Cadmio, Níquel, Plomo, Benzo (a) píreno, o Ácido Sulfídrico.
- **La calidad se ha clasificado en RVC**
AA como Buena 80 días del año 2019 en la estación de Bermejales y 210 en Los Príncipes; Admisible 276 y 147 días; y Mala en 9 y 6 días, respectivamente. No ha alcanzado

POTENCIALIDADES:

Los datos que arrojan los estudios oficiales de calidad del aire y del agua dibujan una situación buena, con margen de mejora.

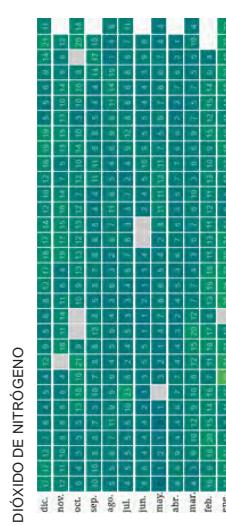
DEBILIDADES:

Una parte importante de la contaminación del aire se debe a altos niveles de ozono por altas temperaturas y radiación solar, que se pueden ver incrementadas como resultado del cambio climático.

La categoría de Muy mala. Mientras que en Bermejales el principal contaminante ha sido el ozono, en Los Príncipes son las partículas en suspensión PM10.

A continuación se representan los datos de 2020, evaluados por World Air Quality Project.

Gráfico 1. Índices diarios de calidad del Aire 2020. Estación de Bermejales (CAGPyDS / AEMEA / Aqicn.org)



DIÓXIDO DE NITRÓGENO

dic. nov. oct. sep. ago. jul. jun. may. abr. mar. feb. ene.

DIÓXIDO DE AZUFRE

dic. nov. oct. sep. ago. jul. jun. may. abr. mar. feb. ene.

MONÓXIDO DE CARBONO

dic. nov. oct. sep. ago. jul. jun. may. abr. mar. feb. ene.

OZONO

dic. nov. oct. sep. ago. jul. jun. may. abr. mar. feb. ene.

PARTÍCULAS PM10

dic. nov. oct. sep. ago. jul. jun. may. abr. mar. feb. ene.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	26/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

Contaminación acústica y lumínica

El Mapa de Ruidos del Puerto de Sevilla representa niveles sonoros representando los indicadores establecidos por la legislación básica estatal, que fija límites para las fuentes de ruido en relación a los usos afectados.

Los niveles acústicos más altos se localizan en la Dársena del Batán y el Muelle de Tablada, superan los 70 dB, y están ligados principalmente al manejo de graneles y la operación de maquinaria.

Las líneas de tinglados y después los grupos de naves apuntallan estas fuentes sonoras, que alcanzan la Avenida de las Razas ya en niveles aceptables de intensidad. No es así al sur del muelle, donde el ruido encuentra menos resistencia a la propagación, llegando a niveles de 65 dB en Las Razas, inadecuados para usos residenciales, docentes y sanitarios. Se disipa hacia el norte de la calle Tarifa, alcanzando los 55 dB en su intersección con la calle Páez de Rivera. Hacia el sur, en las calles Barrio Nuevo y Padre García Tejero, junto con las más próximas del barrio de

Heliópolis, se alcanzan niveles de entre 50 y 55 dB. Un estudio adicional realizado por el puerto concluye que el traslado de los graneles a la Dársena del Cuarto corregiría esta situación, y reduciría la emisión de ruidos a niveles admisibles en todo su entorno inmediato.

En cuanto a contaminación lumínica, el **Mapa de Calidad del Cielo de Andalucía identifica niveles de calidad Muy Mala**, es decir, de menos de 18 magás², como en la práctica totalidad del núcleo urbano de Sevilla.

POTENCIALIDADES:

El cambio de usos en el Distrito Portuario significará una mejora en los niveles de contaminación acústica para el conjunto de residentes en las zonas próximas.

DEBILIDADES:

Una parte importante de la contaminación se debe a altos niveles de ozono, y estos a su vez a las altas temperaturas y radiación solar, que se pueden ver incrementadas como resultado del cambio climático.



10. Mapa de Ruidos del Puerto de Sevilla. Fuente: APS



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	27/139

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

Biodiversidad

El Distrito Portuario se encuentra a las puertas de las marismas del Guadalquivir, y en proximidad del Parque Nacional de Doñana. La Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), así como la red europea Natura 2000, incluyen en este entorno espacios amparados bajo diversas categorías de protección. Entre ellos destacan, por su relación con el área de marisma y el área metropolitana de Sevilla, y por su capacidad para mejorar la conectividad, el corredor ecológico y corredor verde del río Guadiamar y la Zona Especial de Conservación del Bajo Guadalquivir (ZEC) ES6150019. Esta última abarca el río desde La Cartuja pero incluye sólo el cauce actual, dejando fuera el ramal correspondiente a la dársena.

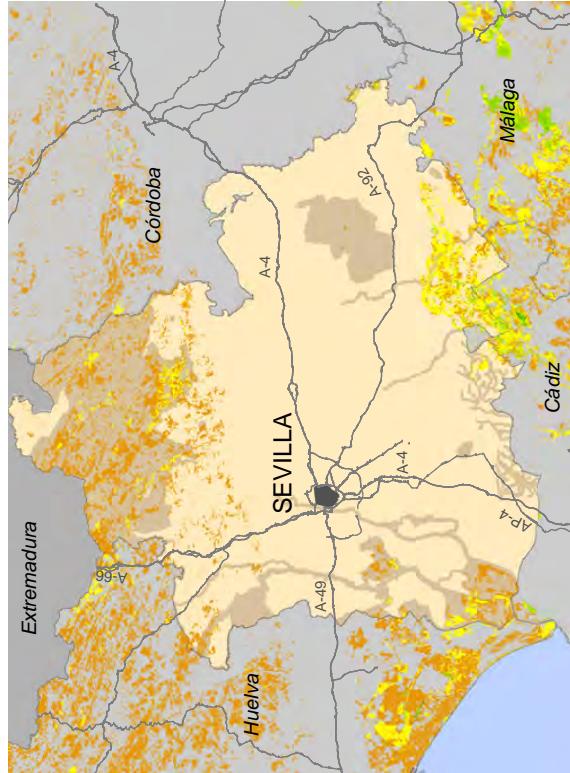
Los Espacios Verdes más cercanos corresponden al Parque de María Luisa a unos 500 metros al norte y el Parque del Guadaira, en el extremo sur. A estas se añade el paraje de Tablada, una porción de la vega inundable del Guadalquivir entre el Aljarafe y Sevilla. Se trata de una zona con presencia de agua y vegetación natural, con potencial como área de conservación de fauna y vegetación.

En el ámbito correspondiente al Distrito Portuario y al ARI, la vegetación en general es muy escasa al tratarse de un área urbana, altamente antropizada. Se dan zonas específicas en las que se concentra vegetación arbórea como por ejemplo alrededor de los equipamientos docentes, puntualmente en la orilla del Canal, y en los puntos donde

el arbolado vial es más denso. Esta vegetación tiene la función de actuar como barra contra el sonido que genera el tráfico rodado de la avenida. El tramo del parque del Guadaira incluido en el ámbito es de reciente plantación, y consta principalmente de herbáceas y árboles de escaso desarrollo.

Un área de poca biodiversidad, pero con potencial para algunas especies protegidas

En cuanto a fauna, un hábitat tan modificado hace poco probable la existencia de especies destacables. Aun así, se han detectado cigüeñas (protigidas), y esporádicamente lánidos y ánades salvajes. Es probable la presencia de especies ligadas a medios muy antropizados, murciélagos, y algunas rapaces que puedan anidar en los eucaliptos de mayor tamaño, como el milano común, el águila calzada o el busardo ratoneiro. **Preocupa especialmente la presencia de alóctonas invasoras en el agua de la dársena:** el mejillón cebra y briozos.



11. Densidad de Hábitats de Interés Comunitario



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	28/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

2.2.3. ANÁLISIS TEMÁTICO

A continuación se hace el análisis de la posición del ámbito con respecto a las principales dinámicas territoriales. El estudio los sitúa en las escalas territorial, metropolitana y local, con objeto de detectar fortalezas y retos en cada uno de los ámbitos temáticos.

Distribución poblacional

El puerto de Sevilla se emplaza en el corazón del Centro Regional de Sevilla. Tal y como quedan definidos en el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía de 2006, los centros regionales de primer orden de Andalucía son los de Sevilla y Málaga, y son aquellos de mayor densidad poblacional, y cuyas dinámicas urbanas y funcionales tienen un papel decisivo para la integración exterior de Andalucía.

En su entorno inmediato se encuentran los centros regionales de Bahía de Cádiz-Jerez y de Huelva. Son pertenecientes al segundo y tercer nivel respectivamente, por su menor peso demográfico, y el papel territorial que se les otorga en el Plan, claves para articular ámbitos de escala intraregional e interregional, respectivamente.

Considerando el arco del tramo bajo y desembocadura del río Guadalquivir, se define así un triángulo que abarca una población de en torno a los 2,5 millones de habitantes, en cuyo vértice se sitúa Sevilla. Esta es aún una posición central en la medida en que las comunicaciones principales aún siguen con-

vergiendo en Sevilla, al quedar el estuario y el PN de Doñana entre las tres provincias.

La aglomeración urbana de Sevilla y los municipios colindantes forman un área de características metropolitanas en la que se concentran 1,4 millones de habitantes. Se trata de un **conjunto aún muy centralizado y en el que el municipio Sevilla concentra gran parte de la actividad y más del 50 % de residentes**, alcanzando las mayores densidades de población.

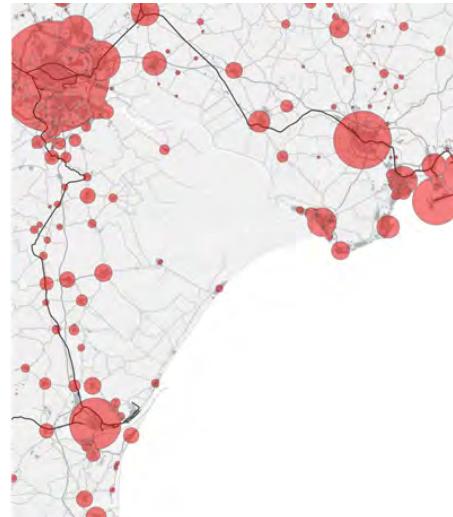
En cualquier caso, en las últimas décadas, los crecimientos se han concentrado fundamentalmente en el cinturón metropolitano, por su mejor accesibilidad y precios del suelo más asequible. En ese proceso, se han generado grandes vacíos, que se interponen en la consecución de un modelo de ciudad continuo y compacto. Existe además una relación directa entre la ausencia de tejido residencial y bajos niveles de actividad urbana, lo que ha quedado patente tanto en la isla de la Cartuja como en el entorno del Puerto.

POTENCIALIDADES:

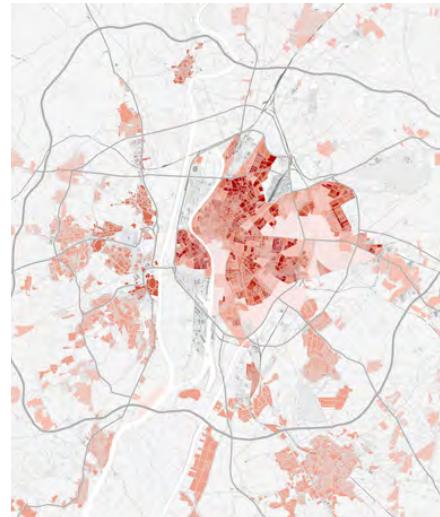
En una posición central en el marco de las estructuras poblacionales de Andalucía, y en proximidad de áreas residenciales muy densas y consolidadas, como Los Remedios.

DEBILIDADES:

La baja densidad residencial urbana del entorno del Puerto no favorece su vitalidad.



12. Distribución de la población. Estuario



13. Distribución de la población. Ámbito metropolitano

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	29/139

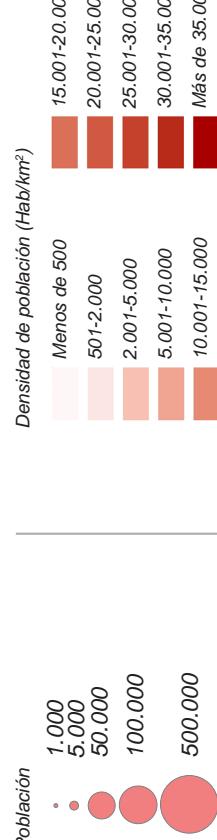


2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

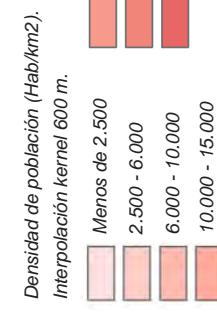
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



LEYENDA PAG. PREVIA



LEYENDA



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	30/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Comunicaciones

A nivel europeo, Sevilla se encuentra en una posición periférica, si bien está en el origen de los corredores de transporte atlántico y mediterráneo, en el que se integra mediante la autopista A-4 y la autovía A-381, conectando con Cádiz y Algeciras, y la autovía A-92 hacia los centros logísticos del interior de Andalucía. Estos ejes se producen en la red de ferrocarril, cuyos tramos se encuentran en la actualidad en diverso grado de adaptación.

Para el **ámbito del estuario**, **Sevilla se convierte por tanto en puerta de acceso a las redes continentales, junto con Algeciras**. Se forma así un área de influencia en la que quedan incluidos los puertos de Sevilla, Cádiz y Huelva, así como los aeropuertos internacionales de Sevilla y Jerez. Todo ello en recorridos máximos de en torno a una hora.

Con la conexión del ferrocarril de alta velocidad, Córdoba queda incluida en esta área de influencia, en lo referente a actividades dependientes esencialmente del tráfico de pasajeros.

A nivel local, el **ámbito del Distrito Portuario ha quedado en una posición central de la ciudad**, y con capacidad para establecer conexiones peatonales con un área diversa en tejidos y funcionalidades, incluyendo el parque metropolitano del Guadaira, los centros universitarios y áreas residenciales de Reina Mercedes, los centros adminis-

trativos del parque de María Luisa y la avenida de la Palmera, diversos centros sanitarios, etc.

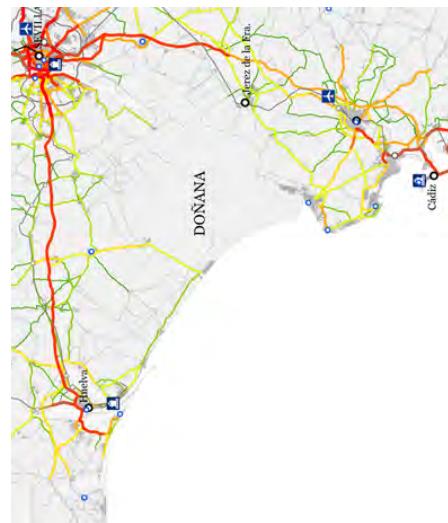
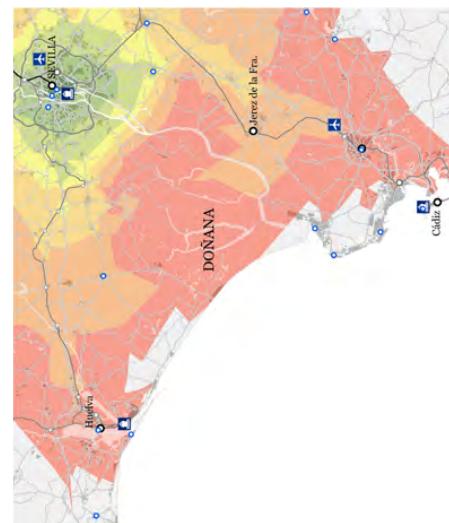
Por otro lado, el Distrito Portuario se encuentra en inmediata proximidad a la ronda de circunvalación SE-30, así como a la variante y salida a Cádiz (A-4), y por tanto en una posición muy favorable en cuanto a comunicación territorial.

POTENCIALIDADES:

Sevilla es un centro territorial, y punto de conexión entre un área de influencia de gran actividad potencial y las redes de transporte terrestre de nivel europeo (TEN-T). Dentro de Sevilla, el Distrito Portuario se encuentra bien comunicado.

DEBILIDADES:

Posición periférica en dichas redes continentales, que actualmente se encuentran en diverso grado de desarrollo.



2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

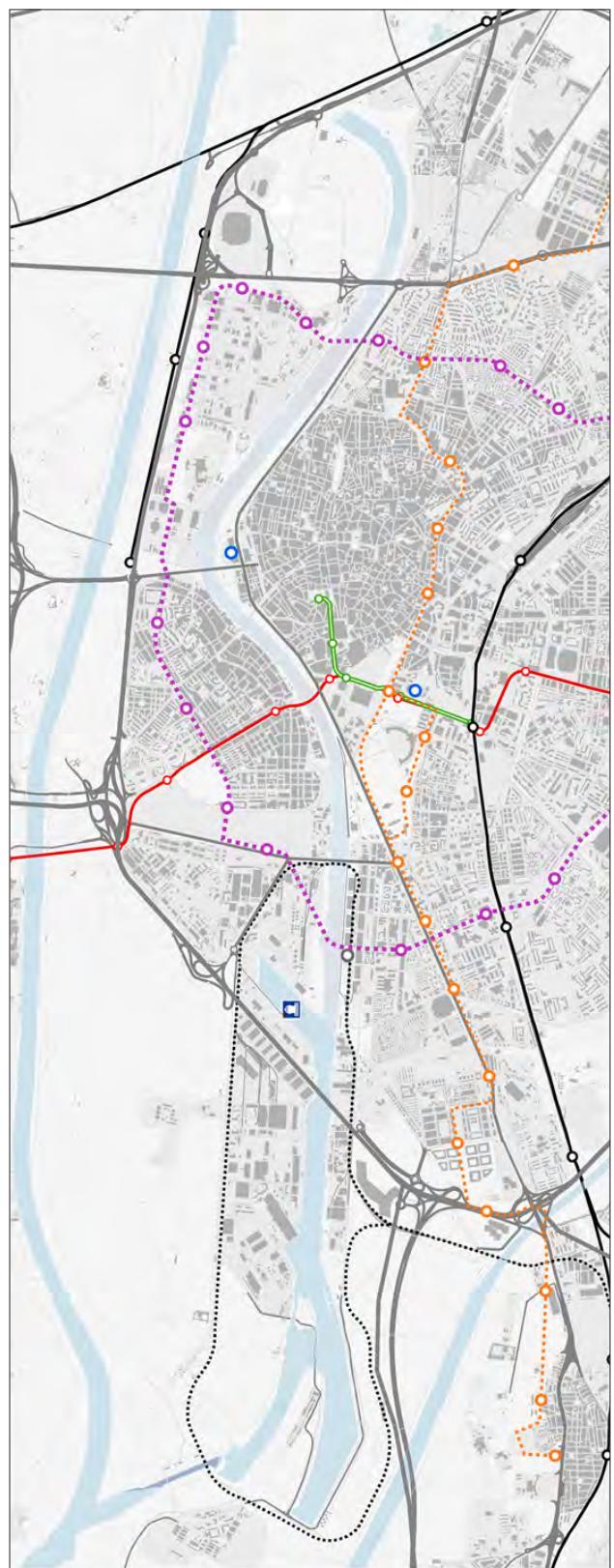
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	31/139





2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



LEYENDA PAG. PREVIA

Cronograma *	AP Sevilla	30 min
5 min		250 - 999
10 min		1.000 - 1.499
15 min		1.500 - 2.499
20 min		2.500 - 4.999
		3.000 - 9.999

Tráfico. IMD (Veh/h)	10.000 - 14.999
250 - 999	
1.000 - 1.499	15.000 - 19.999
1.500 - 2.499	20.000 - 24.999
2.500 - 4.999	25.000 - 49.999
3.000 - 9.999	50.000 - 80.500

* Desplazamiento por carreteras y FFCC.

LEYENDA

Puerto de Sevilla	—○—	Red de cercanías
Estación de bus	—○—	Metrocentro
Estación de carga	—○—	Metro Línea 1
Vía principal	—○—	Metro Línea 3
Ramal ficc de carga○.....	Metro Línea 4



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	32/139



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
DELEGACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
EN SEVILLA
DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO SUSTENTABLE Y MEDIO AMBIENTAL
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

CONECTIVIDAD ECOLÓGICA

A gran escala, el Distrito Portuario se encuentra en proximidad del Parque Nacional de Doñana, que más allá del ámbito español es una de las áreas naturales protegidas de mayor valor a nivel europeo. La Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), así como la red europea Natura 2000, incluyen en este entorno espacios amparados bajo diversas categorías de protección. Entre ellos destacan, por su relación con el área de marisma y el área metropolitana de Sevilla, y por su capacidad para mejorar la conectividad, el corredor ecológico y corredor verde del río Guadamar y la Zona Especial de Conservación del Bajo Guadalquivir.

Desde el punto de vista de la infraestructura verde de Sevilla, la ciudad tiene planes de completar en el año 2025 un anillo verde metropolitano con ayuda de fondos europeos. Se quiere que este sistema de espacios sirva de corredor ecológico, incorporando el elevado conjunto de espacios verdes y parques ya existentes en el entorno de la capital. El conjunto tendrá, aproximadamente, 42 kilómetros de longitud, y en el sur se basa en gran medida en el trazado del parque y el cauce del Guadaira, que flanquea Palmas Altas para buscar continuidad, a través del río Guadalquivir, en el entorno de la esclusa.

Existe la posibilidad de completar un corredor más urbano que integre el cauce del río en la red ecológica, junto con las diferentes masas vegetales que se desarrollan tanto en la ribera como

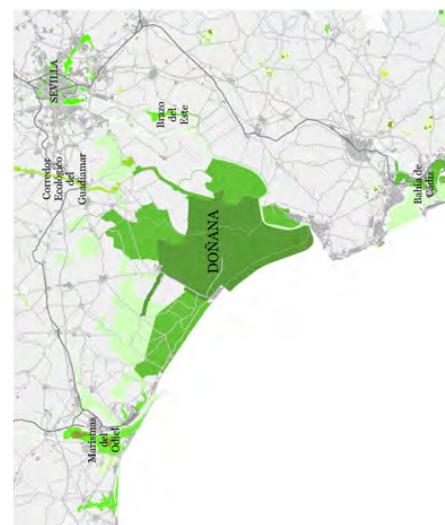
en su proximidad. Este corredor tiene el potencial de conectar los parques del Guadaira y del Alamillo atravesando la ciudad a lo largo del río, incorporando espacios verdes y masas vegetales de la entidad del parque de María Luisa, y recorriendo gran parte de sus áreas más monumentales y representativas del paisaje sevillano.

POTENCIALIDADES:

Posición en un conjunto de espacios verdes altamente cualificado a pequeña y gran escala.

DEBILIDADES:

La principal dificultad estriba en superar las barreras que la trama urbana interpone actualmente a las conexiones ecológicas.



18. Espacios Naturales Protegidos. Estuario.



19. Infraestructura verde. Ámbito metropolitano

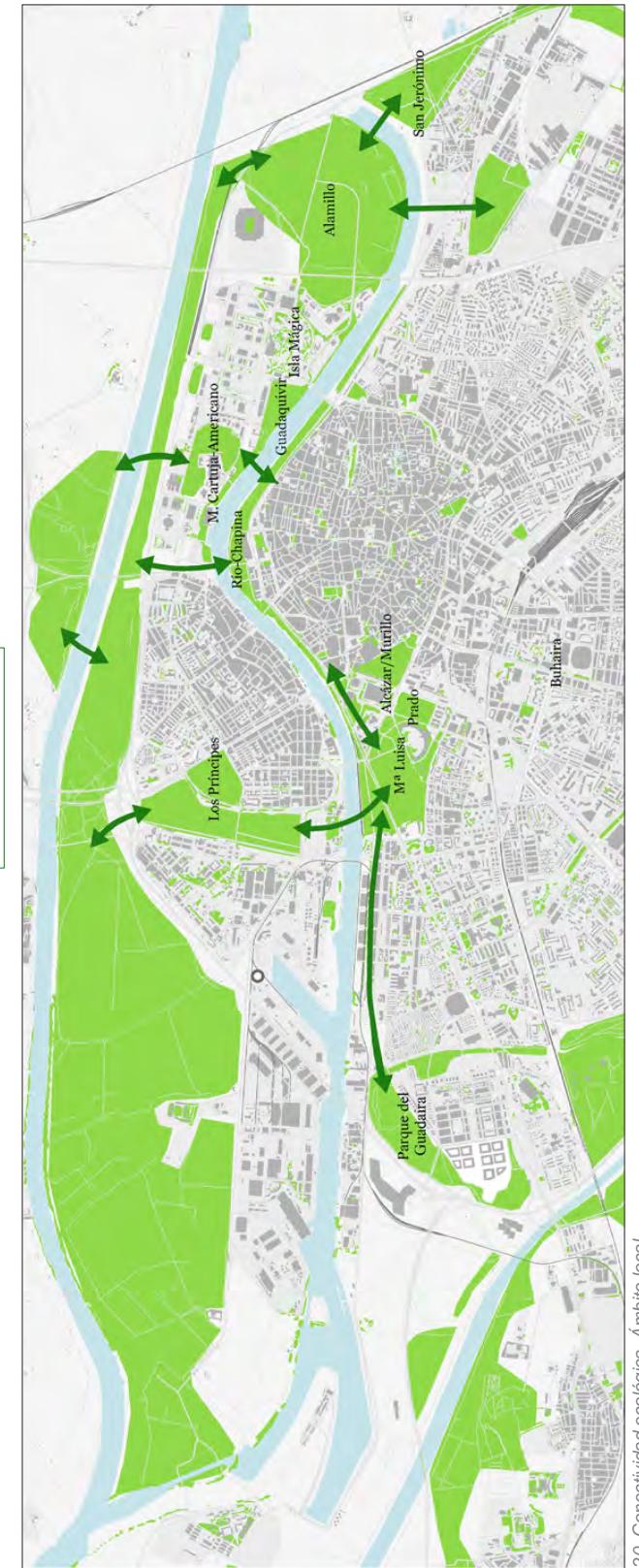
2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	33/139





2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



LEYENDA PAG. PREVIA

- | | |
|-------|------------------------------|
| RENPA | Parque Nacional |
| | Parque Natural |
| | Paraje Natural |
| | Reserva Natural / Concertada |
| | Zona de protección |
| | Otros espacios de la Red |

LEYENDA

- | |
|------------------------------|
| Espacio libre y zonas verdes |
| Conexiones latentes |
| Prado |
| Río |

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	34/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Energía y sistemas

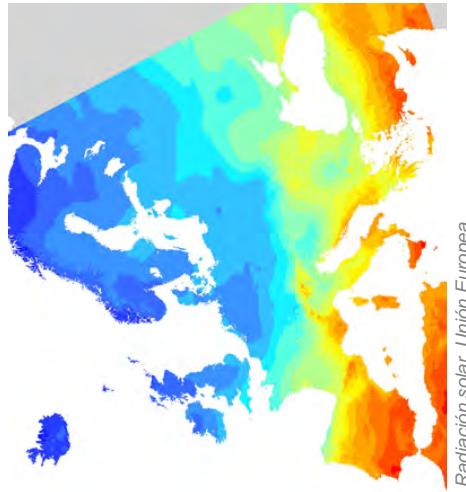
España, y Andalucía dentro de ella, ocupan un lugar privilegiado en Europa en lo referente a energías renovables. En Sevilla las ventajas vienen dadas principalmente por el número de horas de sol recibidas anualmente, a lo que en su entorno inmediato se suma el potencial eólico de las áreas del estrecho de Gibraltar.

Sin embargo, el ámbito del estuario del Guadalquivir sigue siendo altamente dependiente de la importación de energía, y de energías no renovables. **El ratio entre el consumo y la generación de energía está en torno a dos, mientras que la producción está basada principalmente en la energía térmica.** Le sigue la producción eólica, que se concentra principalmente en la provincia de Cádiz.

El desarrollo de la generación de energía fotovoltaica y termosolar es por tanto una de las prioridades, tanto a nivel regional, como en las áreas interiores, como a la escala de los propios desarrollos urbanos. También lo es la reducción de la demanda total de energía, de cara a incrementar la autosuficiencia y optimizar los recursos locales disponibles.



21. Distribución de energía. Ámbito metropolitano



22. Radiación solar. Unión Europea

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

DEBILIDADES:

Carenza de espacios de experimentación y retraso en el desarrollo de estrategias de producción de renovables, especialmente a pequeña escala y para el autoconsumo.

POTENCIALIDADES:

Un altísimo potencial para la generación de energía renovable solar.

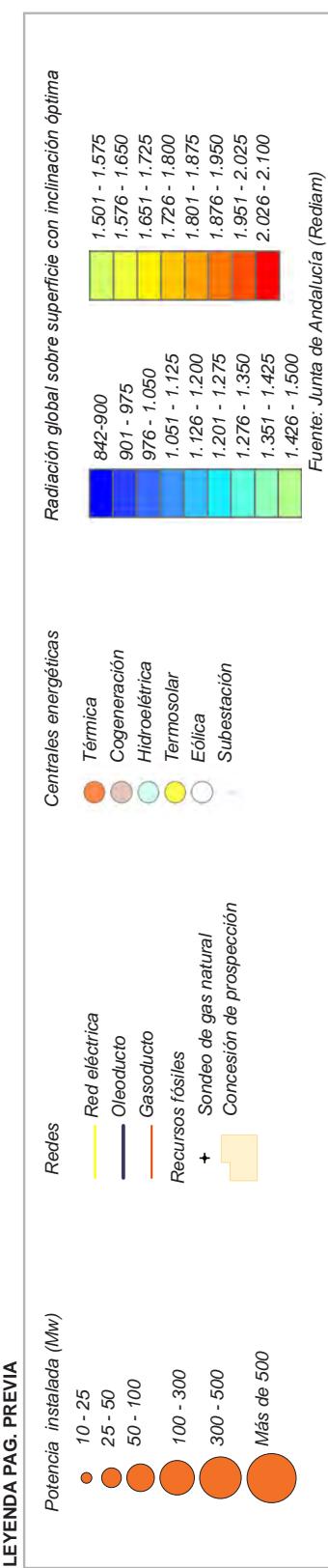
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	35/139



2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	36/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



24. Principales hitos del eje fluvial urbano

Espacios y memoria portuaria

Sevilla tiene su origen en una posición estratégica como puerto interior protegido, con vocación tanto atlántica como mediterránea que no dejó de desarrollarse a lo largo de las épocas clásica y medieval. Este carácter se afianzó con el descubrimiento de América, situándola en una posición central tanto en el mapa geoeconómico, como en la naciente cultura atlántica.

A principios del siglo XX se intenta recuperar esa posición central entre Europa y América, con la celebración de la Exposición Iberoamericana de 1929. En esta ocasión se acometen reformas urbanas decisivas, en especial los crecimientos ya por fin definidos más allá de la muralla medieval. También en este momento se consolida el arraigo del Regionalismo como estilo arquitectónico.

El desarrollo del puerto, y en concreto del muelle de Tablada, va paralelo a estos esfuerzos por actualizar la presencia de Sevilla en el Atlántico. Al originarse en uno de los momentos clave de esa relación histórica, el Muelle forma parte de los hitos urbanos, monumentales y culturales

que han permanecido en Sevilla, pautando su patrimonio cultural, y en particular en torno a los espacios fluviales:

- El acercamiento al río de la ciudad, en gran medida posible gracias a las obras hidráulicas del puerto, ha dado origen a una serie de espacios y edificios que dan contexto urbano a espacios portuarios.
- El Muelle de Tablada forma parte del conjunto de muelles que la ciudad ha colonizado en búsqueda de mayores espacios y mejores conexiones territoriales.
- Representa un espacio de oportunidad, por tanto, como antes los muelles de la Sal, de la Aduana, de Triana, de las Mulas, de Nueva York y de las Delicias.
- Desafortunadamente, las obras más recientes han tenido como efecto eliminar la continuidad original con la ciudad, en especial a través de la avenida de Guadalhorce.

En resumen, en torno al Guadalquivir se entrelazan la historia y los espacios del puerto con

los de la ciudad en general, dando lugar a un paisaje patrimonial en el que se inserta el muelle de Tablada.

POTENCIALIDADES:

Un denso conjunto patrimonial que, en torno al río Guadalquivir como vector histórico, conjuga la memoria urbana y la portuaria.

DEBILIDADES:

Las obras que han tenido lugar en época reciente, que han debilitado las conexiones entre el muelle de Tablada y el resto de la ciudad.

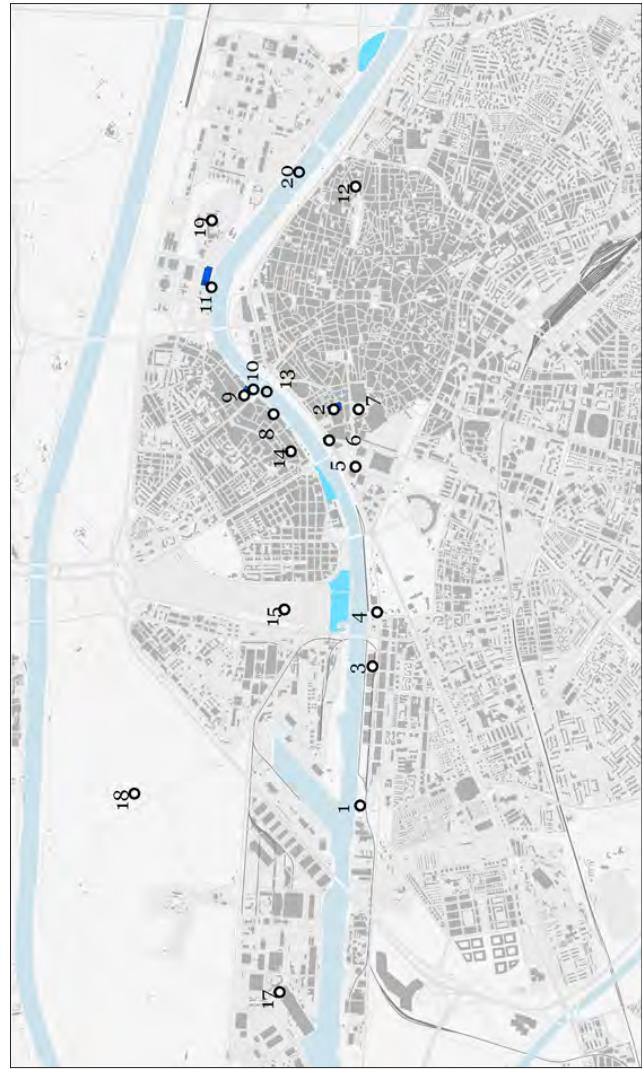
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	37/139





2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

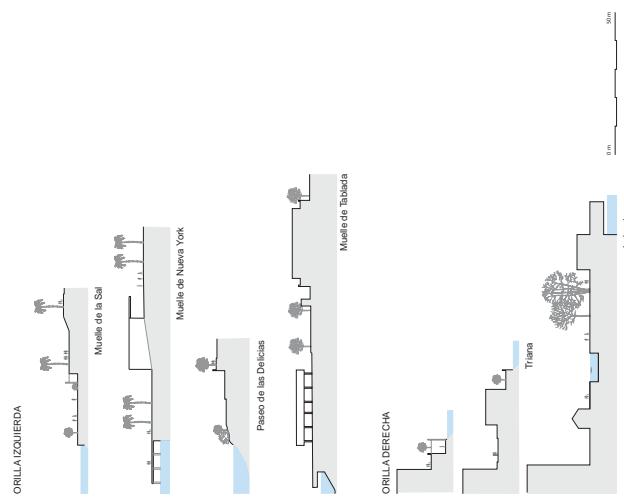
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



LEYENDA

Espacios y memoria portuaria	●	Identidad marítima	●	11 Pab. de la Navegación
Monumento	■	Puente Alfonso XIII	■	12 Carmen de Calatrava
Centro Dep. con actividad náutica	■■■■■	Alazarñas	■■■■■	13 Velá de Santa Ana
		Centro de visitantes AP		14 Calle Betis
		AP de Sevilla		15 Los Gondoles (antiguo cauce)
		San Telmo (Escuela de Mareantes)		16 Parques del Guadaira
				17 Astilleros
				18 Tablada
				19 Cartuja
				20 Arco "urbano"

26. Comparación de los muelles de sevilla y su aproximación a la lámina de agua.



- 11 Pab. de la Navegación
- 12 Carmen de Calatrava
- 13 Velá de Santa Ana
- 14 Calle Betis
- 15 Los Gondoles (antiguo cauce)
- 16 Parques del Guadaira
- 17 Astilleros
- 18 Tablada
- 19 Cartuja
- 20 Arco "urbano"



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	38/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Oficinas y centros de negocios

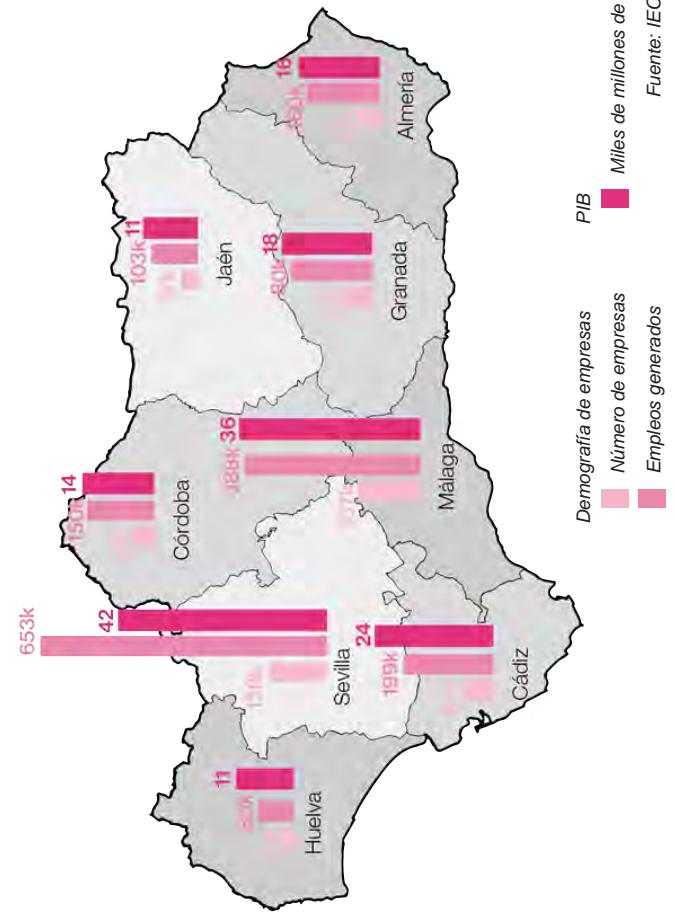
En cuanto a volumen de empresas, **Sevilla es la región más dinámica de su entorno.**

La distribución de los espacios de oficina, terciarios y centros de negocio se encuentra menos focalizada y distribuida más uniformemente en el municipio. Se distinguen en cualquier caso dos ejes principales.

El primero es el arco oriental que abarca Nervión, Viapó, la Palmera y Palmas Altas. Destacan aquí como principales vías las avenidas de la Borbolla, de San Francisco Javier y Cardenal Bueno Monreal y la Palmera. Estas dos confluyen en proximidad del Distrito Portuario, y conectan a través del Puente de las Delicias con el área de actividad de la Dársena del Batán y Tablada.

El segundo eje está más vinculado al centro urbano y al río como eje articulador del mismo. Abarca desde Nueva Torneo - San Jerónimo a Los Remedios, donde de nuevo se queda a las puertas del Distrito Portuario. Las vías que concentran la actividad terciaria son Repubblica Argentina y Virgen de Luján en Los Remedios, y la avenida de la Constitución y la Plaza Nueva en la zona centro. Existe un centro de actividad claro en la Isla de la Cartuja, y en especial en el sector de Chapina, donde se localizan los edificios de Torre Triana, Torre Sevilla, y las sedes del Joint Research Centre de la Comisión Europea, ENDESA, Mapfre, Red Eléctrica Española, etc.

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



DEBILIDADES:

El Distrito Portuario se encuentra alejado de los centros de actividad terciaria actualmente más potentes de la ciudad.

POTENCIALIDADES:

Por su posición en la confluencia de ejes terciarios urbanos, el Distrito Portuario puede jugar un papel en su integración efectiva, contribuyendo a evitar la dispersión en espacios poco enlazados.

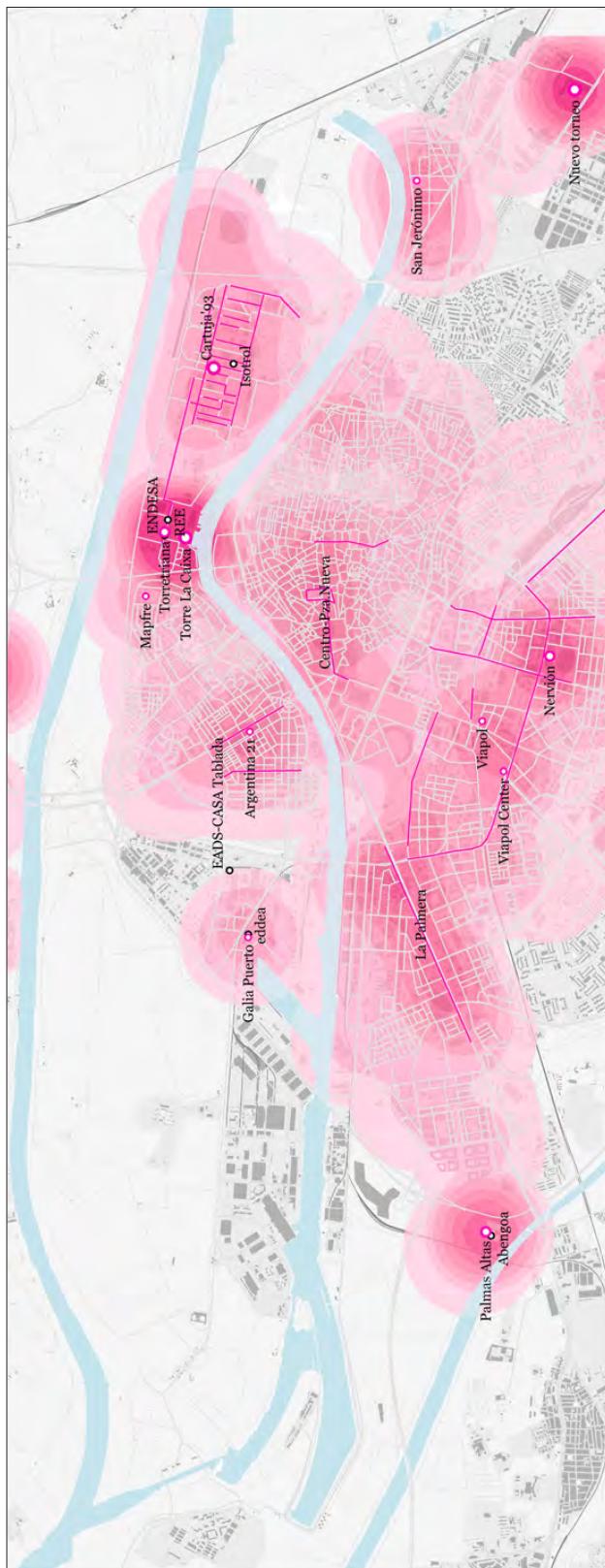
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	39/139





2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



27. Distribución de actividades de negocios y oficinas

LEYENDA

Densidad kernel. Actividades de negocios y oficinas (600 m)	
Min	
Máx	
	Centro de negocios
	Calle con concentración de oficinas y servicios terciarios

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	40/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Comercio y otros servicios

A modo de indicador de la densidad de actividades comerciales, el ámbito del **estuario del Guadalquivir** concentra más de un tercio de las **grandes superficies comerciales de Andalucía**. Estas se concentran en el entorno de Huelva, en el eje Jerez de la Frontera – El Puerto de Santa María – Cádiz, y principalmente en el área metropolitana de Sevilla.

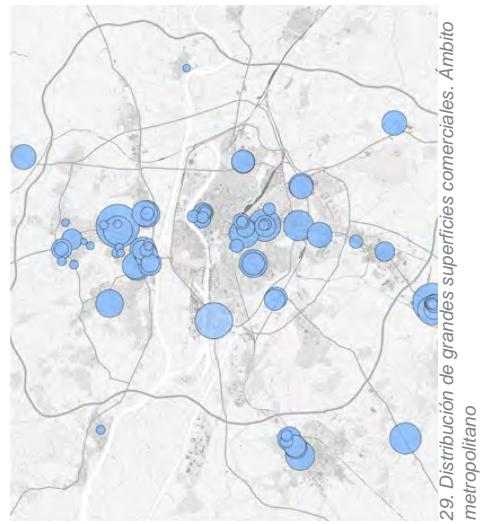
A escala metropolitana, los grandes comercios se concentran especialmente en la penetración desde Alcalá de Guadaíra – Nervión, y en el Aljarafe. Se puede destacar la **ausencia de grandes superficies en el arco sur de la ciudad**, definido por la avenida de la Paz, la Palmera y salida hacia Cádiz y Tablada hasta fecha reciente. Ahora esta carencia se ha visto suplida por el nuevo centro comercial Lagoh en Palmas Altas, aunque este plantea la captación a escala metropolitana.

A nivel de pequeños comercios, Sevilla conserva un **tejido focalizado especialmente en el casco intramuros, en torno a ejes muy consolidados**. Este esquema se repite en barrios concretos de la primera periferia, como son Los Remedios, Triana, y Nervión. De nuevo, el distrito de La Palmera – Bellavista presenta carencias en este tipo de oferta comercial.

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



28. Distribución de grandes superficies comerciales. Estuario



29. Distribución de grandes superficies comerciales. Ámbito metropolitano

POTENCIALIDADES:

La cercanía de Los Remedios, de las zonas residenciales de la Palmera y Borbolla – Manuel Siurot para apoyar la introducción de áreas comerciales significativas en un distrito que carece de ellas.

DEBILIDADES:

La oferta comercial actual se concentra en el centro urbano, y hay un escaso potencial demográfico en el ámbito, en un contexto general de declinamiento del poder adquisitivo y el consumo. La proximidad del centro comercial Lagoh.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	41/139

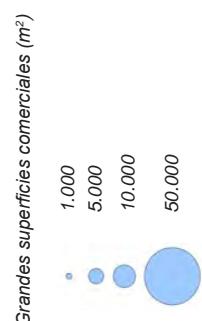


2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

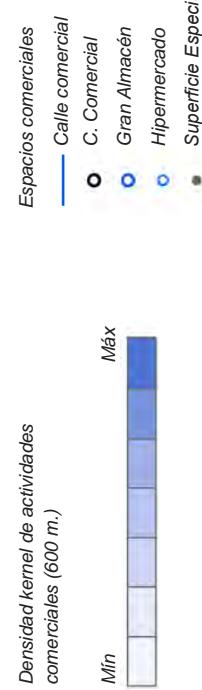
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



LEYENDA PAG. PREVIA



LEYENDA



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	42/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Industria y logística

El ámbito del estuario concentra el 30 % del índice de producción industrial de Andalucía. Aunque Sevilla mantiene una posición de liderazgo en la distribución de dicho índice, tanto Cádiz como Huelva aportan una contribución importante. **Es en el área de la logística donde Sevilla destaca** sobre las otras dos provincias, sumando una amplia mayoría de la superficie destinada a áreas logísticas y parques tecnológicos.

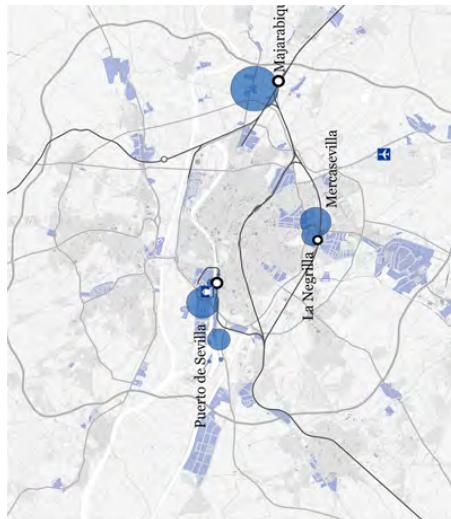
En el área metropolitana, estas áreas logísticas son la correspondiente al puerto de Sevilla, al sur de la dársena del Guadalquivir, la estación de Málaga al norte, y el área logística de la Negrilla, junto a Mercasevilla, en Sevilla Este. En su conjunto, forman **uno de los principales nodos logísticos del sur peninsular junto con los de la Bahía de Algeciras y de Antequera**.

El suelo industrial queda distribuido de manera uniforme a lo largo del arco metropolitano, con dos áreas claras que concentran las más grandes superficies. La primera, el eje marcado en torno a la autovía A92 por los polígonos industriales Carretera Amarilla y de la Negrilla, y el conjunto de parques empresariales que se extienden hasta Alcalá de Guadaíra. El segundo, el polígono de la carretera de la Isla a la orilla del río Guadaíra. Y finalmente el conjunto de áreas portuarias que se extiende desde la esclusa hasta Tablada, y en cuyo extremo septentrional se localiza el Distrito Portuario.

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



31. Principales conexiones logísticas de Andalucía



32. Índice industrial y áreas logísticas. Estuario



33. Áreas logísticas. Ámbito metropolitano

POTENCIALIDADES:

El Puerto es clave para integrar en un mismo espacio actividades logísticas e industriales que requieren un uso extensivo del espacio y para la distribución por vías marítimas y ferroviarias.

DEBILIDADES:

No existe la suficiente integración de industrias y actividades productivas en el tejido urbano de Sevilla.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	43/139



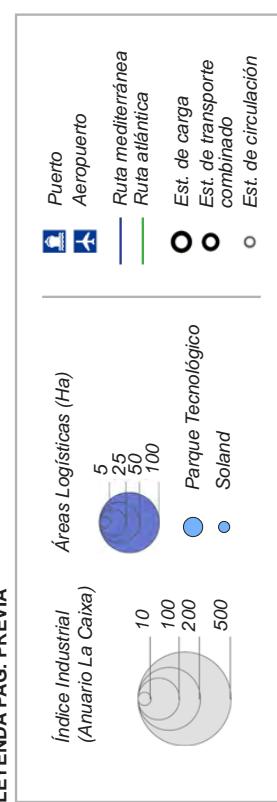
2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

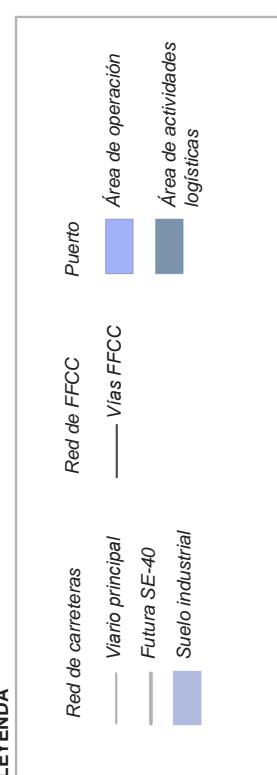


34. Distribución de las áreas industriales y logísticas. Ámbito local

LEYENDA



LEYENDA PAG. PREVIA



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.iuntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	PK2JmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	44/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Innovación y conocimiento

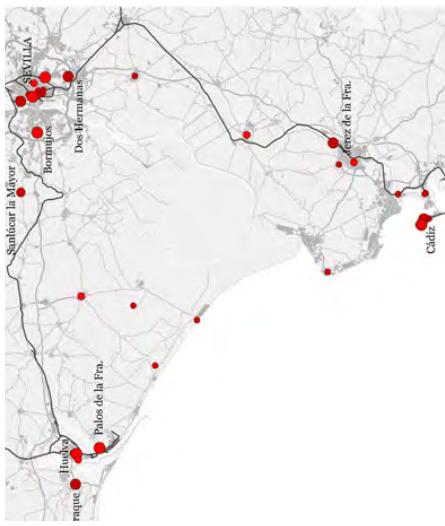
En el triángulo que forman Cádiz, Huelva y Sevilla se concentran en torno al 70 % de los agentes de conocimiento y grupos de investigación de Andalucía. **La provincia de Sevilla de nuevo lidera esta categoría**, seguida de cerca por Cádiz. En el ámbito metropolitano, la Universidad de Sevilla, la Universidad Pablo de Olavide, el Parque Científico y Tecnológico Cartuja y el Parque de Investigación y Desarrollo Dehesa de Valme configuran los principales centros de innovación.

A escala municipal, son las instalaciones universitarias y el PCT Cartuja las que tienen presencia. En su mayor parte se localizan en áreas no residenciales y ocupan posiciones intersticiales, destacando su escasa integración con los grandes sectores del casco histórico y Los Remedios.

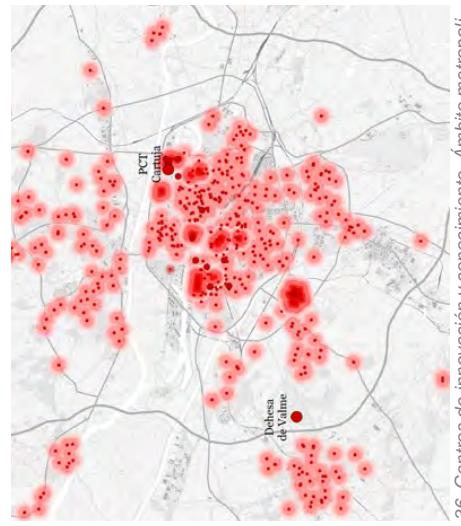
La distribución otorga un cierto papel articulador al río y los ejes urbanos norte – sur, desde Cartuja a Palmas Altas.

En relación al Distrito Portuario, éste guarda proximidad con el campus de Reina Mercedes. Las relaciones espaciales entre ambos y con el resto de la ciudad se encuentran sin embargo dificultadas por la clausura del recinto portuario, y por barreras como la avenida de las Razzas, la carretera de Delgado Brackenbury, y la propia lámina de agua.

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



35. Centros de innovación y conocimiento. Estuario



36. Centros de innovación y conocimiento. Ámbito metropolitano

POTENCIALIDADES:

La proximidad de las instalaciones de la Universidad de Sevilla juega en favor de la aparición de sinergias y el impulso de una variedad de actividades en el Distrito Portuario.

DEBILIDADES:

Las conexiones urbanas del Distrito Portuario con su entorno urbano son débiles

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

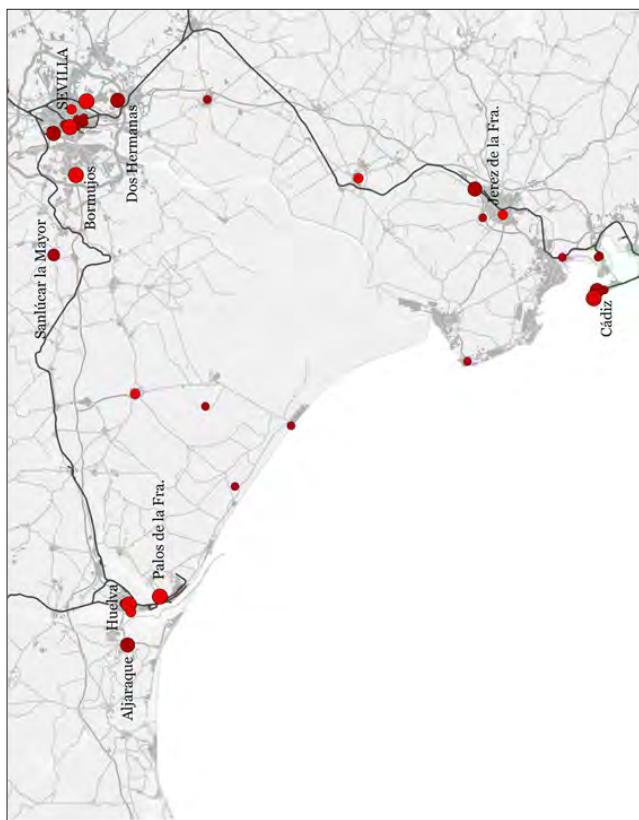
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	45/139



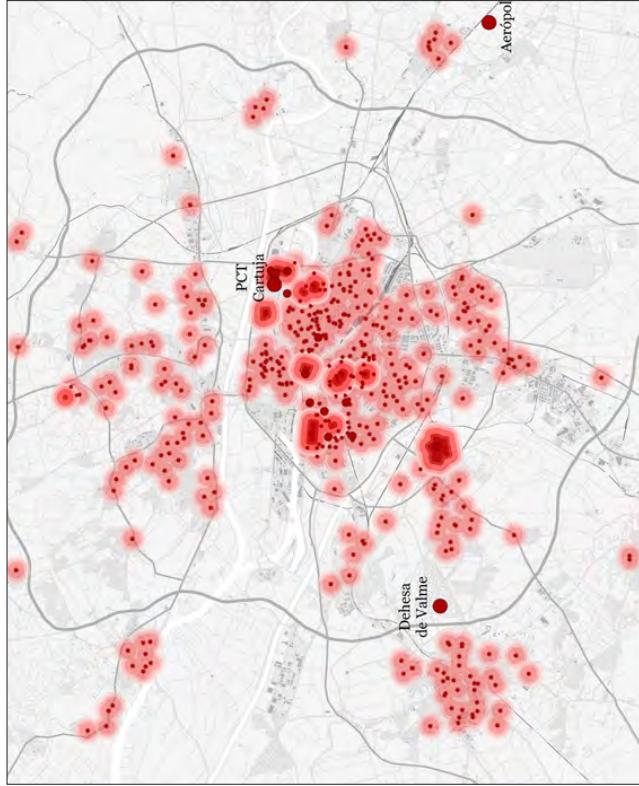
2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



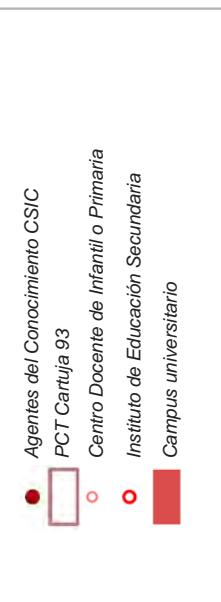
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



LEYENDA PAG. PREVIA



LEYENDA



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	46/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

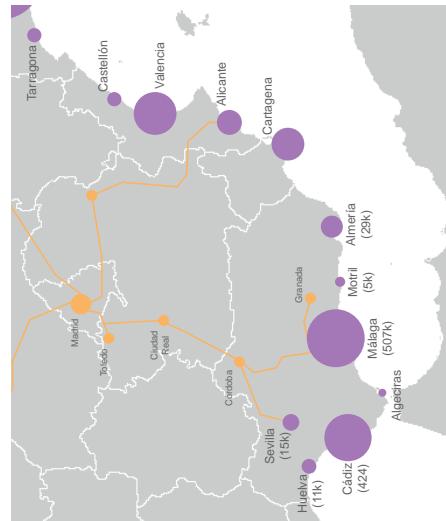
Cultura, ocio y turismo

De la Andalucía atlántica, Cádiz concentra la mayor parte de las plazas hoteleras, con un total aproximado de 50.000 en 2019. Le siguen Sevilla con una 31.000 y Huelva con una cifra en torno a las 29.000. En el entorno territorial del estuario del Guadalquivir, se estiman unas 60.000 plazas totales, con la diferencia de verse más concentradas en el casco urbano de Sevilla y más repartidas en el caso de los territorios gaditano y onubense. En el caso de Sevilla, la oferta de plazas en alojamientos turísticos alcanza cifras de magnitud comparable a las hoteleras.

Sevilla se ha erigido en un foco turístico importante en el sur de Europa. La ciudad cuenta con una oferta de alojamiento diversa y bien cualificada, una extensa oferta de ocio y actividades culturales y un sector terciario especializado bien desarrollado. Por sus conexiones ferroviarias, y al ser un puerto interior, también puede ejercer como puerta de entrada a destinos como Córdoba.

Las principales rutas de ocio y turismo se encuentran claramente **concentradas en el área intramuros y de Triana**, con la salvedad de la ruta que se extiende en dirección sur al parque de María Luisa. Los espacios de ocio también predominan en el casco histórico, al que se añaden media docena de ejes importantes localizados en la primera periferia, como por ejemplo Nervión, Cartuja, Macarena, Los Remedios.

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



38. Tránsito de cruceros y principales conexiones terrestres



39. Distribución de plazas hoteleras. Estuario

Uno de los retos es atraer la actividad turística y de ocio que hoy se concentra fundamentalmente en el casco histórico; apoyarse en la menor estacionalidad de la oferta urbana para competir con el turismo de sol y playa, y mejorar la oferta para actividades como congresos y negocios.

POTENCIALIDADES:

Un puerto interior vinculado a destino turístico ya consolidado con amplias posibilidades de conexión con el territorio.

DEBILIDADES:

Unos espacios de ocio muy consolidados en torno al conjunto histórico.

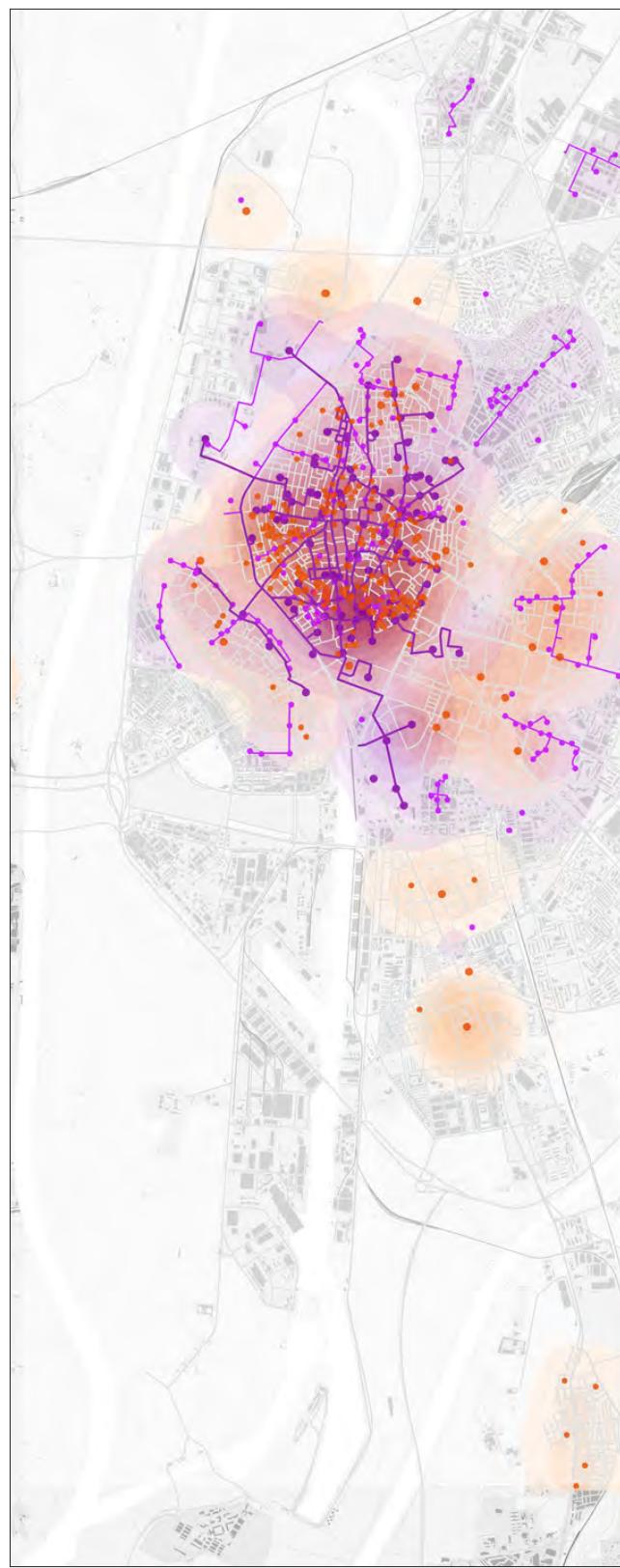


FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	47/139



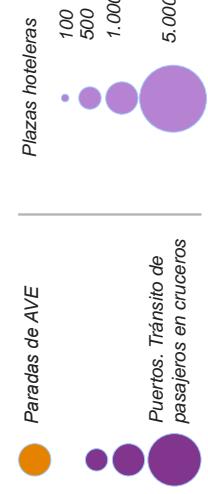
2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

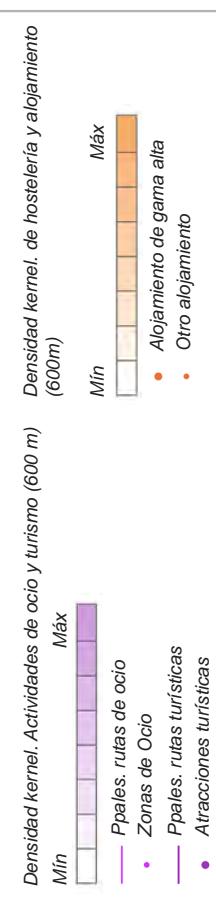


40. Distribución de los circuitos turísticos. Ámbito local

LEYENDA



LEYENDA



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	48/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

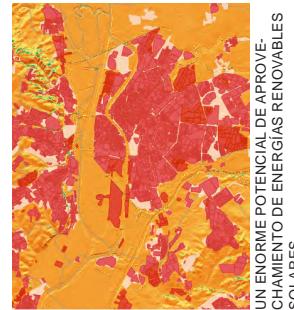
2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

El Puerto se encuentra en el centro geográfico y poblacional de la Aglomeración Urbana de Sevilla.



PARTE DE LA MEMORIA PORTUARIA Y CHAMOÍL DE LA CIUDAD DE SEVILLA.

INTEGRACIÓN EN UN DESTINO TURÍSTICO CONSOLIDADO.



EL DISTRITO PORTUARIO PUEDE APROVECHAR LA PROXIMIDAD AL CAMPUS DE RENAI MERCEDES PARA LA BUSQUEDA DE SINERGIAS.



UN PAPEL QUE JUGAR EN LOS PRINCIPALES CORREDORES ECOLÓGICOS URBANOS.



INTEGRACIÓN EN REDES DE PRIMER NIVEL, Y UN HINTERLAND BIEN COMBINADO.



UNA POSICIÓN CENTRAL EN UN NÚCLEO DE PRIMER ORDEN A NIVEL REGIONAL Y NACIONAL.



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	49/139



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	50/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4, AP-11 y AL-9



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	51/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



2.3.1. INTRODUCCIÓN

Esta sección parte del estudio de valores patrimoniales realizado por el Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico, para identificar y delimitar áreas, espacios y elementos en los que es clave la conservación y puesta en valor del patrimonio del Distrito Urbano Portuario del Muelle de Tablada.

Para la delimitación de todos estos elementos y conjuntos se ha prestado especial atención a la evolución histórica y a las características propias que posee el muelle al ser una infraestructura basada en un diseño funcional que se ha repetido y continuado a lo largo del tiempo. En no menor medida, a la concepción original del muelle, que planteaba unas relaciones con la ciudad que resulta de particular relevancia en el marco del Plan Especial, ya que éste regula unas relaciones puerto-ciudad que en este caso tienen una componente histórica, patrimonial y paisajística. Por ello, la base para análisis presta también atención al contexto urbano y paisajístico del muelle.

Ha sido particularmente relevante establecer el recorrido histórico del muelle, donde se concentran los valores históricos y patrimoniales, tal y como quedan reconocidos en el vigente PGOU de Sevilla de 2006. La siguiente sección "marco histórico y evolución" hace este ejercicio, dividiendo dicho recorrido en tres etapas básicas. Esta sección está basada principalmente en la investigación para el realizada para el Master Plan del DUP,



4.1. Grúas del Distrito urbano portuario

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	52/139





APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS

17 JUNIO 2024

CONSEJERÍA DE FOMENTO,

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA.

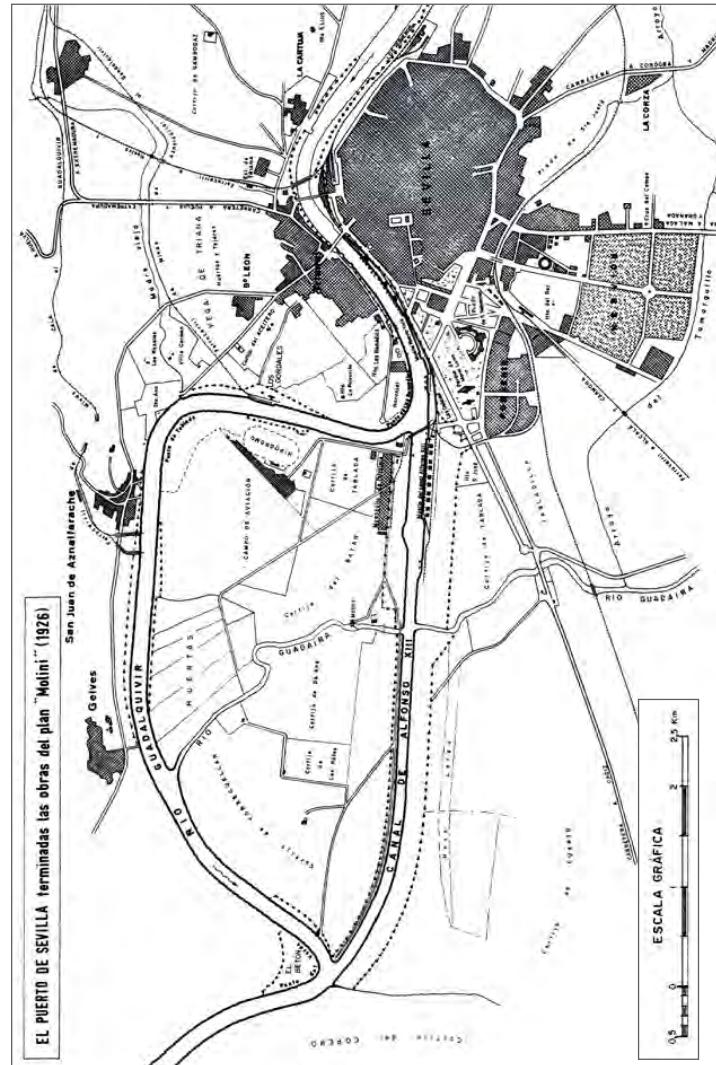
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

La evolución del Muelle de Tablada se enmarca en las relaciones históricas y espaciales entre puerto y ciudad.

A partir del siglo XVI, y con el auge económico que supone el comercio americano, se estableció una fuerte relación del espacio del puerto con el conjunto urbano en el eje formado por las Atarazanas, la Aduana, la Casa de la Moneda y la Lonja de Mercaderes. Estos edificios desplegaban todo un aparato simbólico que situaba a Sevilla en una posición central en el mundo de la era moderna.

A medida que evolucionaban los navíos y aumentaban las exigencias de tamaño y calado de las instalaciones, las de Sevilla se volvían insuficientes y se reducía la actividad portuaria. En 1717 se trasladó la Casa de la Contratación a Cádiz, y no es hasta finales del siglo XVIII que se impulsaron obras de modernización, con la Corte de Merlina, en las inmediaciones de Coria del Río, en 1794.

Durante el siglo XIX se sucedieron grandes transformaciones infraestructurales. En 1814 se creó la Real Compañía de Navegación del Guadalquivir con el objetivo de modernizar los Muelles de la Sal y de la Aduana, así como la navegabilidad del río. Con el gobierno de Alfonso de Orléans, en 1825 se creó la Sociedad Anónima para la Construcción del Puerto de Sevilla, que realizó las obras de dragado y relleno del río, y se construyeron los muelles de la Sal y la Aduana, así como el muelle de Tablada.



42. Puerto de Sevilla terminadas las obras del plan "Molini" (1926)

Ya en el siglo XX, para responder a las nuevas necesidades de la navegación comercial, se redactó el Plan Molini (1903-1926). Este se proponía recuperar para Sevilla la centralidad económica en la región, y acometer obras de mejora de la navegación de la Ría del Guadalquivir

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	53/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



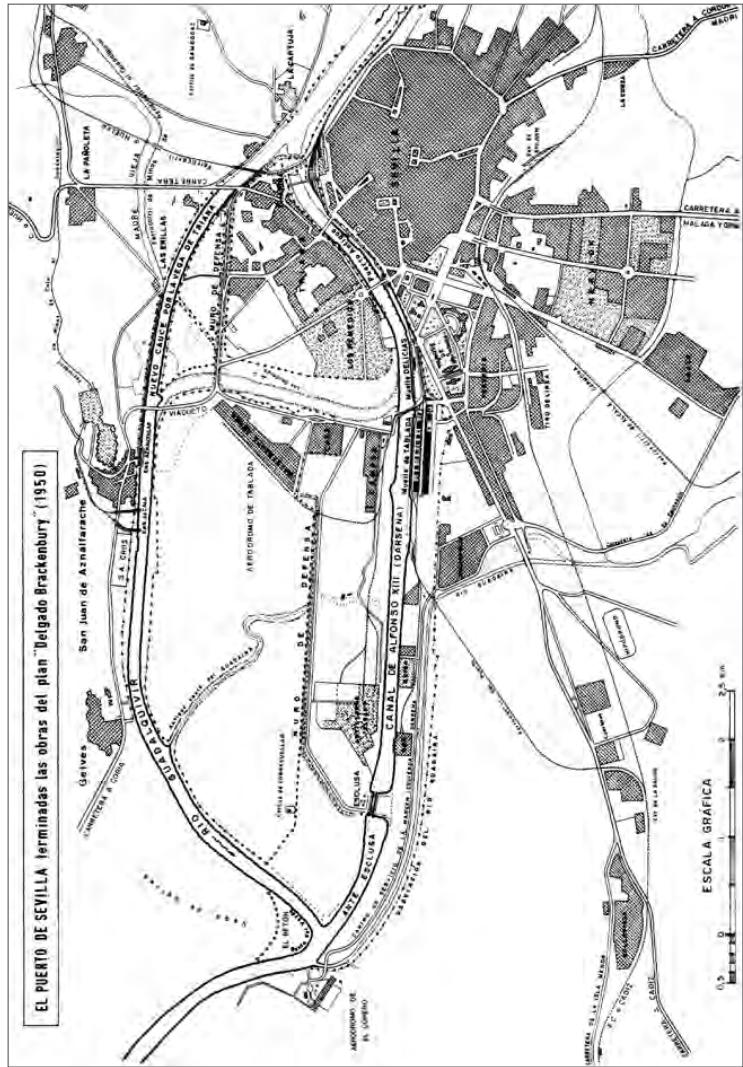
y su desembocadura, y en el puerto propiamente dicho. Bajo este plan se completó la cota de Tablada y canal de Alfonso XIII, así como los nuevos muelles de Nueva York, de las Delicias, y su desembocadura, y en el puerto propiamente dicho. Bajo este plan se completó la cota de Tablada y canal de Alfonso XIII, así como los nuevos muelles de Nueva York, de las Delicias,

y de Tablada (1926), continuando el vector de desarrollo y crecimiento, tanto del puerto como urbano, en dirección sur. Con el Plan de Delgado Brackenbury, a partir de

1927, y el PGOU de 1947, se culminó el proceso de transformación del río en una dársena con el relleno del cauce en Chapina. El PGOU de 1962 desplaza la actividad portuaria hacia el sur del puente de Alfonso XIII, donde el puerto proseguía con diversas mejoras de infraestructuras portuarias, como la dársena del Batán, y la ampliación del muelle de Tablada.

Al final del siglo XX de nuevo se producen importantes transformaciones. La preparación de la Exposición Universal de 1992 facilitó una mayor integración entre el río y la ciudad, suprimiendo la línea ferroviaria en la ribera fluvial, restituyendo el cauce en Chapina, y con la construcción de cinco nuevos puentes. En 1993 se creó la Autoridad Portuaria de Sevilla.

En resumen, en su larga historia, a medida que la actividad portuaria ha exigido más facilidades de acceso y mayor escala, el puerto ha ido desplazando su actividad hacia el sur de la ciudad. La ciudad ha tendido a seguir este vector de crecimiento, por un lado, y por otro a absorber los espacios dejados atrás por el puerto. A partir de la celebración de la Exposición Universal de 1992, la ciudad comenzó un proceso de recuperación de su relación con el río. Así, primero los muelles de la Sal y de la Aduana, y más recientemente los de Nueva York y de las Delicias han sido acondicionados para el uso y disfrute público, aprovechando sus generosas dimensiones y enorme potencial paisajístico.



43. Puerto de Sevilla terminadas las obras del plan "Delgado Brackenbury" (1950)

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	54/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

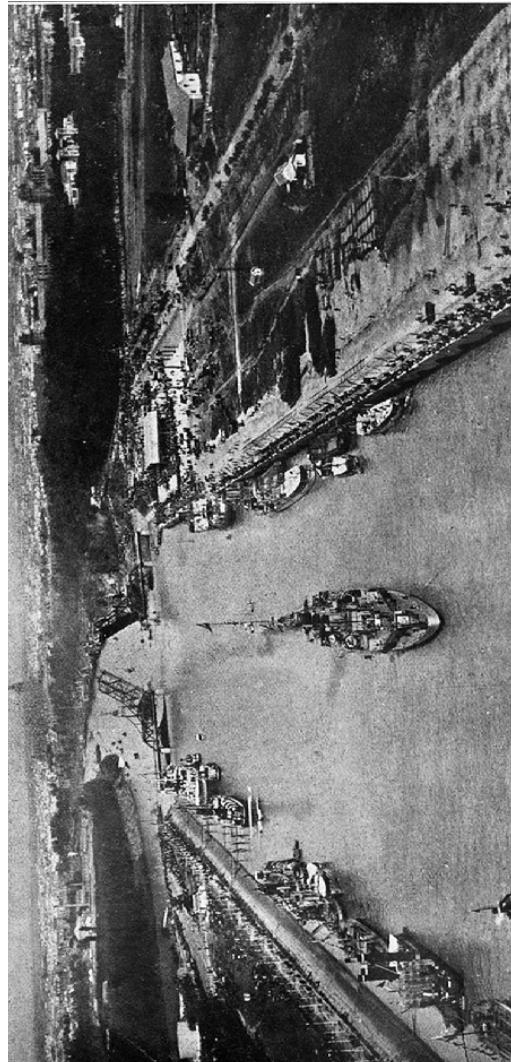
la desembocadura del arroyo Tamarguillo.

Tanto la apertura de la Corta como la ampliación del puerto por el sur se concibieron como beneficios para la ciudad en términos más amplios, y no eran ajenas a la influencia que las mejoras en las infraestructuras tienen sobre el tejido urbano en su conjunto. Ya en 1907 se afirmaba que la “apertura de la Corta de Tablada influirá en la urbanización de Sevilla por la creación del nuevo muelle, y de los establecimientos a él anejos, que determinarán una llamada de edificaciones urbanas, cumpliéndose de esta suerte la ley histórica que se observa en el desenvolvimiento de la urbanización de Sevilla, que consiste en que la población se ha ido acercando al río...” (Revista de Obras Públicas, 1671: 544).

La Exposición Iberoamericana de 1929 en relación al muelle de Tablada.

Sila apertura del canal de Alfonso XIII fue la causa primera de la formalización del muelle de Tablada, la celebración de la Exposición Iberoamericana de 1929 (en adelante EIA), y el desarrollo que supuso de la ciudad hacia el sur, le marcó pautas clave.

Estas influencias cruzadas no se expresaron sólo en términos de ordenación espacial. Tras la pérdida de las últimas colonias españolas durante el siglo XIX, con la EIA Sevilla hacía un enorme esfuerzo por recuperar una posición central en el comercio atlántico. Esto conllevaría tanto la necesidad de nuevos espacios portuarios, como la de reclamar un papel protagonista en el nuevo orden económico, una que se beneficiara del papel



44. Inauguración del Canal en 1929

Primera etapa. Formalización 1903-1929
100 m y una longitud de casi 6 km.

Igualmente, se precisaba de la construcción de muelles aptos para las nuevas embarcaciones. En total, se previó una extensión de ochocientos metros hacia el sur de los muelles de las Delicias, que constituirían el nuevo muelle de Tablada.

Apertura de la corta de Tablada - Canal de Alfonso XIII

La corta de Tablada forma parte de las mejoras del puerto contempladas por el Plan Moliní (1903), en el que se pone como objetivo la adaptación de las instalaciones portuarias al tráfico transatlántico. Con la nueva corta de Tablada, se busca solucionar las dificultades que planteaba la navegación entre las vueltas de los Remedios y del Verde y Los Gordales. Las obras se extienden de 1909 a 1926. El canal resultante tiene un ancho de entre 80 y

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	55/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

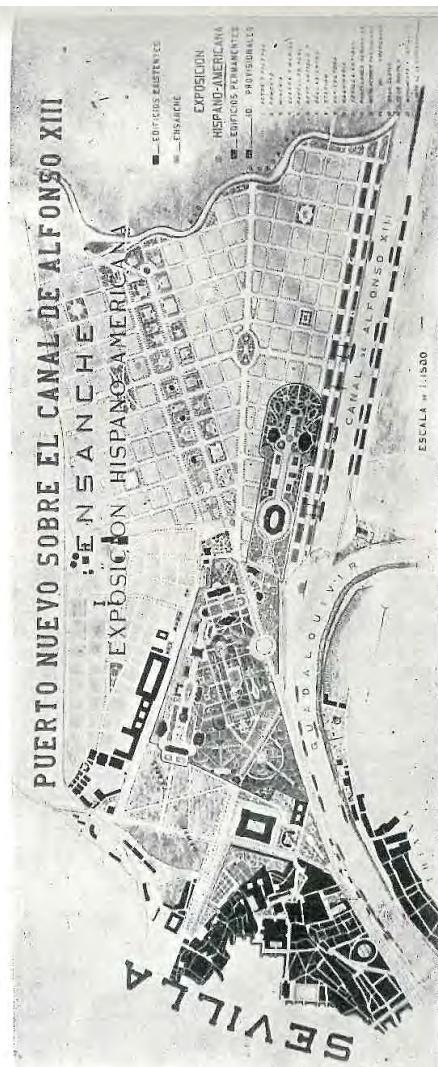


2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

desempeñado históricamente y de los vínculos culturales existentes con el continente americano. Esta es una de las claves en que se entiende el impulso al estilo regionalista que supuso la EIA, y también explica que el desarrollo portuario y la celebración de la misma fueran de la mano.

De hecho, la celebración de la Exposición se retrató junto con la dilación de los plazos de construcción del Canal, que originalmente estaba prevista para 1912. La ciudad, después de un siglo XIX en el que no tuvo el músculo económico para acometer un ensanche como otras ciudades españolas, vinculaba sus expectativas de desarrollo a motores económicos como el puerto. Lo hizo así en continuidad con el primer impulso extramuros que protagonizó el asistente Ajona (1825-1833), que ya favoreció el sur como principal vector de crecimiento urbano.

El Canal, el muelle y la EIA mantenían una estrecha relación. En el primer plano propuesta para la Exposición, de Rodríguez Casso, Quesada y Conde Aguiar, ya aparece como principio la integración del muelle del canal de Alfonso XIII en el extremo meridional de la ordenación. Esta relación queda más diluida en el plano de 1912. En el plano de la exposición de 1913 vuelve, sin embargo, con fuerza, y las alineaciones quedan dictadas por el Canal y la actual avenida de la Reina María Victoria (actual de la Palmera). Incluso la modulación de manzanas del ensanche en damero que se plantea llega a los tinglados y naves a orillas del Canal.



45. Propuesta de ensanche en relación a la exposición Iberoamericana, por Aníbal González. 1913



46. Detalle del plano-guía de la Exposición Iberoamericana (1929)

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	56/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

Las propuestas de diseño urbano que surgen de la organización de la Exposición se imponen a otras más generales para el ensanche de la ciudad, como las de Sánchez Dalp (1912) o Talavera (1917). La configuración que finalmente se emplea para la celebración de la EIA es reflejo de la voluntad de establecer una relación entre los espacios portuarios y los de la ciudad, pero es menos ambiciosa en cuanto a la perspectiva de generar un crecimiento extensivo en forma de ensanche.

Ordenación y principales espacios.

En esta primera etapa del muelle, desde su configuración hasta la finalización de la EIA, el actual recinto portuario albergó tanto funciones estrictamente portuarias como de apoyo al evento.

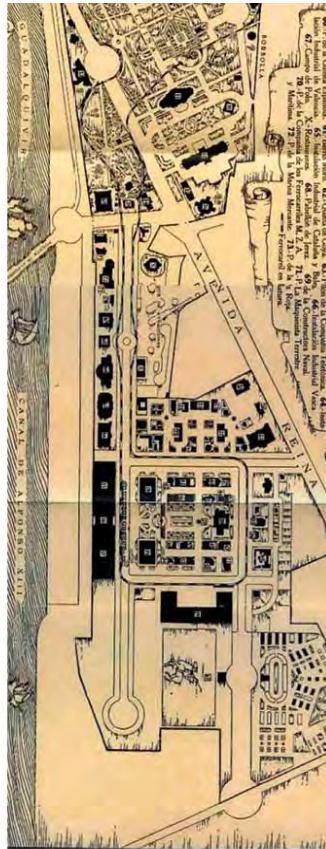
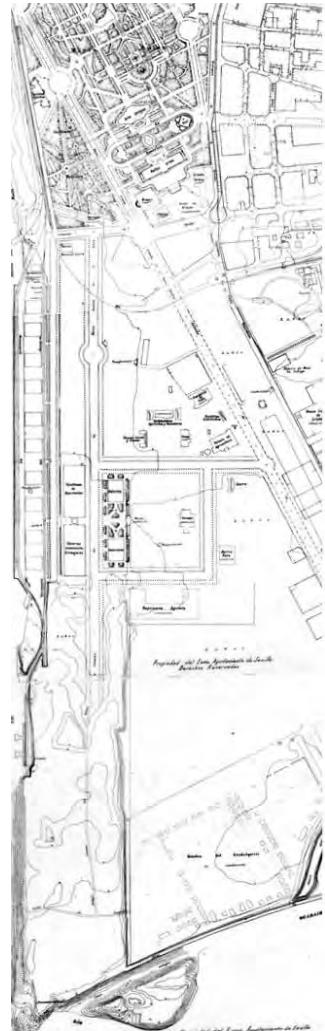
Bajo diseño de Brackenbury, el nuevo muelle se organizó en bandas funcionales paralelas al canal, que definía los vianos principales: las Avenidas de las Razas y de Guadalhorce. Las Razas sustituyó el antiguo camino del Batán, y partía de los jardines de las Delicias hacia el sur. Aunque en primeras versiones se había planteado como vía de longitud indefinida, el planteamiento final de Aníbal González en 1924 es en fondo de saco. Junto con la Avenida de la Reina Victoria (actual de la Palmera), con el cauce del río Guadaíra define un triángulo con vértice en las Delicias al norte, que delimitaba el sector sur de la EIA. Este espacio queda registrado interiormente por las

calles Reina Mercedes, Pérez de Rivera y Prof. García González, que dejaban entre ellas la plaza de los Conquistadores. La fachada occidental de la misma estaba conformada por la Avenida de las Razas y dos almacenes de mercancías sufragados en colaboración con la Junta de Obras del Puerto. Hacia el norte, se sucedían una serie de pabellones institucionales de los

ámbitos marítimos, de los transportes, e industrial principalmente.

El cerramiento del recinto aduanero, durante este periodo, se sitúa por detrás de los grupos de naves, mediante una verja de pilastres de fábrica y paños de reja metálica. Tras ella discurría la Avenida de Guadalhorce, que abarcaba la longitud completa

47. Comparación entre el estado del ámbito en 1927 y durante la EIA en 1929-30



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

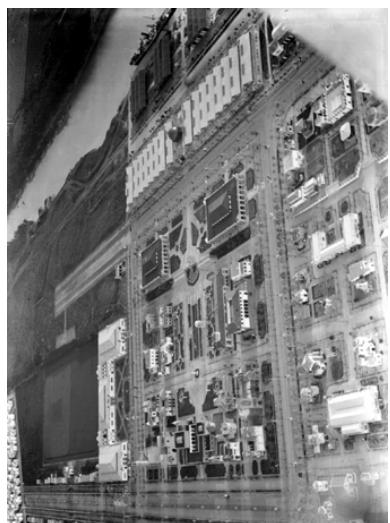
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	57/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



del muelle, desde el acceso que se practicaba por el extremo norte, por la avenida de Molini. En este punto se accedía tanto al recientemente construido puente de Alfonso XIII y la margen



48. Fotografía aérea del recinto sur de la EIS

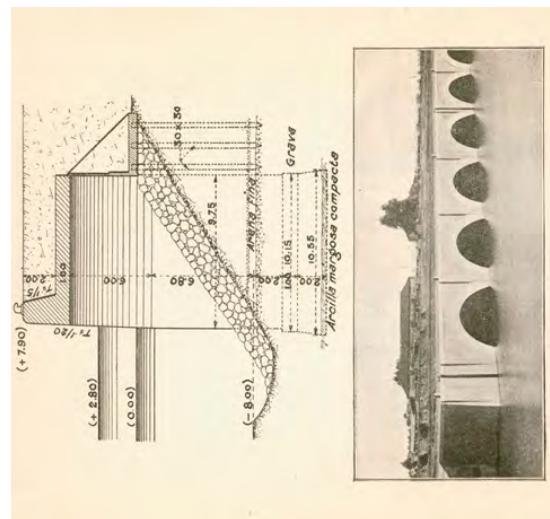
derecha, como a la Avenida de María Cristina. La Avenida, de 54 metros de ancho, contaba con una compleja sección compuesta por, de oeste a este, un ferrocarril adosado a las traseras de los tinglados, a una cota ligeramente inferior al resto; una franja ajardinada con doble hilera de arbolado; una calzada adoquinada de unos 15 metros; una segunda franja de doble arbolado; y otra calzada de sección estrecha adosada a la trasera de los pabellones. Entre la Avenida de Guadalhorce y el Canal se construyó una hilera de tinglados, diez en total, ya exclusivamente dedicados a usos del puerto.

Finalmente, el andén de costa merece mención por la singular solución constructiva adoptada para su cantil. Para economizar en hormigón armado opta por un sistema mixto de fábrica y hormigón armado, usando unas características bóvedas de hormigón entre las pilas.

El sistema modular

Así, la zona de servicio del muelle se proyectó en una serie de fajas paralelas al canal que respondían a los distintos procesos de la actividad portuaria y mercantil, de oeste a este: andén de costa, zona de depósitos, ferrocarril portuario, calzada de acceso y zona complementaria.

El anteproyecto de Brackenbury de 1916 ya estudiaba con detalle las circulaciones de mercancías, conjugando las longitudinales por la calzada central y el ferrocarril, y las transversales, entre el cantil y las Razas, de manera que se optimizaban los recorridos en sentido único, y se liberataba de tránsito la mayor porción posible del andén de costa. El proyecto del ingeniero director José Luis de Casso Romero continuó y refinó este concepto, definiendo un módulo que se repetía hasta cubrir los 800 metros lineales originalmente destinados al muelle, para extenderse con posterioridad 400 m adicionales al sur.



49. Esquema constructivo del cantil



50. Plaza de los conquistadores

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	58/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Construcciones principales. Las naves y los tinglados – forma y papel urbano.

Los principales elementos que configuran la zona complementaria son los grupos de naves proyectadas por Casso, en coordinación con la Dirección Técnica de la EIA. Se hizo así para garantizar la consonancia con los criterios estéticos y compositivos generales del evento, ya que los primeros dos almacenes albergaron parte de la exposición. Entre las dos naves, y por el periodo de la exposición, se construyó una sala de espectáculos central que las unía, formando con ellas una fachada unitaria.

Este conjunto presentaba un rotundo telón de fondo a la plaza de los Conquistadores y el conjunto de pabellones a su alrededor. La manzana que formaban estos últimos quedaba definida por las actuales calles de Pérez de Rivera, Prof. García González y Reina Mercedes. Quedaba por tanto definida una continuidad entre los edificios del puerto y la trama urbana inmediata, que se ordenaba en perpendicular a la directriz del Canal de Alfonso XIII, pero sin que se

vislumbrara una voluntad de ordenar el tejido más allá de la Avenida de la Palmera.

Las naves se concibieron por tanto respondiendo a una dualidad. Se construyen para su uso final por el puerto, pero temporalmente para la exposición. Son también un elemento intermedio entre la escala urbana y las necesidades de los usos portuarios.

Estos dos grupos originales son dos volúmenes rectangulares de 140 x 50 m de planta y 11 de altura máxima, alineados a la Avenida de las Razas en sentido longitudinal. Están formados por ocho naves de aproximadamente 15 x 40 m, y altura libre máxima de aproximadamente 8 m. adosadas en dirección N-S. Las naves de los extremos están ligeramente separadas por sendas galerías transversales de 5 metros de ancho y 5,5 m de altura. El conjunto se encuentra recercado por una galería perimetral de similar sección. El resultado es un gran espacio interior diáfano de almacenamiento con amplias posibilidades de compartimentación.

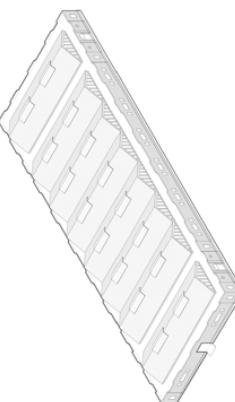
2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

La mencionada galería perimetral conforma al exterior cuatro fachadas seriadas, regionalistas de inspiración neoclásica, si bien relativamente sobrias. Se componen principalmente de los diferentes accesos a las naves - originalmente en las naves extremas y en dos intermedias - y una marcada cornisa que acentúa la unidad y horizontalidad del conjunto. Retranqueadas con respecto a este zócalo, sobresalen ligeramente las cubiertas de las naves, que son a dos aguas, con ventanas en los testeros para proporcionar iluminación y ventilación. Los accesos principales se encuentran en los extremos, y quedan evidenciados por estar enmarcados entre pilastras, contar con una decoración de azulejo sevillano más profusa, ventanas circulares a los lados, y de gran tamaño en las galerías.

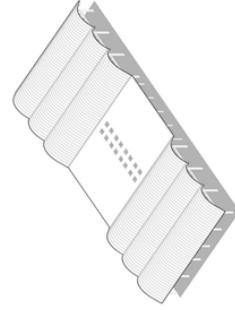
Que los accesos principales queden en los extremos responde al concepto de seriedad que rige en la composición de las naves. Se explica también por la situación original, en la que el eje de la composición sería común a la pareja de



52. Fachada de un Grupo de Naves



51. Ejemplo de un Grupo de Naves

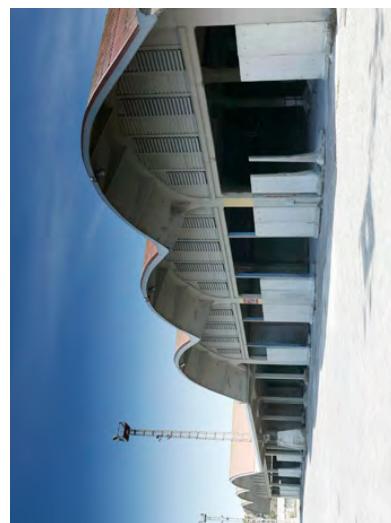


53. Ejemplo de un Tinglado



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	59/139

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



54. Fachada al Cantiil de unos de los Tinglados

edificios, y descansaría en la desaparecida sala de espectáculos. Por otro lado, esta composición concentra los accesos a las naves en las intersecciones viaarias, evitando una composición de eje central que quedaría diluida en un frente de fachada relativamente larga.

Por su parte, los tinglados son los protagonistas de la zona de depósitos, estaban destinados exclusivamente al uso portuario, y por tanto liberados tanto del lenguaje regionalista predominante en la Exposición, como de la necesidad de conformar una fachada urbana. Se construyeron diez, enfrentados a los almacenes a través de la Avenida de Guadalhorce, a razón de una pareja de tinglados por cada grupo de naves. Casso optó así por un diseño estrictamente funcional, entero en hormigón armado, en el que exploraba vías de optimización estructural

mediante pórticos de dintel curvo que soportan losas de perfil parabólico. El resultado son unas cubiertas de perfil abovedado triple sostenidas por cinco pórticos, formando tres naves con desarrollo perpendicular al río, de aproximadamente 12 m de ancho. Los pórticos se separan unos 9 m, a excepción de los dos centrales, que quedan espaciados 7 metros y forman así una galería central transversal a las naves. La cubierta vuela sobre las cuatro fachadas unos 3 m, para lo que se prolonga en las cuatro direcciones, de manera recta o curva, respectivamente.

Claves de la primera etapa

- Con los primeros edificios del muelle se implantó una ordenación regular, con vocación expresa de integrar las instalaciones y usos del puerto con la trama y escala urbanas.
- Conjuntamente, se traza un viario regular, de dimensiones generosas, que establece el canal de Alfonso XIII como directriz de los desarrollos urbanos posteriores.

- Contraste estilístico entre los grupos de naves y los tinglados, respondiendo a un concepto regionalista y a un funcionalismo industrial respectivamente. En las primeras se da un remarcable equilibrio entre el principio de seriación y la respuesta al espacio urbano. En las segundas, el principal interés reside en la solución estructural.

- Han sobrevivido: las configuraciones de las vías principales y los principales edificios, que fueron replicados en desarrollos posteriores.

Segunda etapa - Consolidación del uso y ampliación del muelle (1930-1990)

El segundo periodo que nos ocupa queda definido por un desarrollo de las instalaciones portuarias que no se corresponde con uno similar en su entorno urbano inmediato. Las grandes expectativas de la EIA quedaron frustradas a diferentes niveles, y se abrió un periodo de crisis económica, social, y de guerra.

Durante las décadas de los 1940 y 1950 las necesidades de crecimiento de la ciudad se satisfacían en otros sectores, mientras que el Plan de Ordenación de 1946 consolidaba las Avenidas de la Palmera y la Bobolla como principales viarios al sur. Los restos del sector sur de la EIA quedaron desmantelados en su mayor parte. Los escasos desarrollos de este sector, clasificado por el plan como residencial, ermanan del eje de la Palmera.

En este contexto, en el Muelle de Tablada se consolida el uso portuario. En 1938, se construyen dos almacenes más al norte, siguiendo el mismo diseño de los originales de ocho naves, y en 1945 uno adicional, de cinco. En 1941 se decide la ampliación del muelle unos 400 m hacia el sur, obras que se extienden hasta 1966, e incluyen dos grupos de naves más que se terminan en 1968 y un nuevo tinglado, de estructura metálica, que se culmina en 1971. La Avenida de las Razzas, que quedaba principalmente para servicio de las instalaciones portuarias, se prolongó, ini-

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	60/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



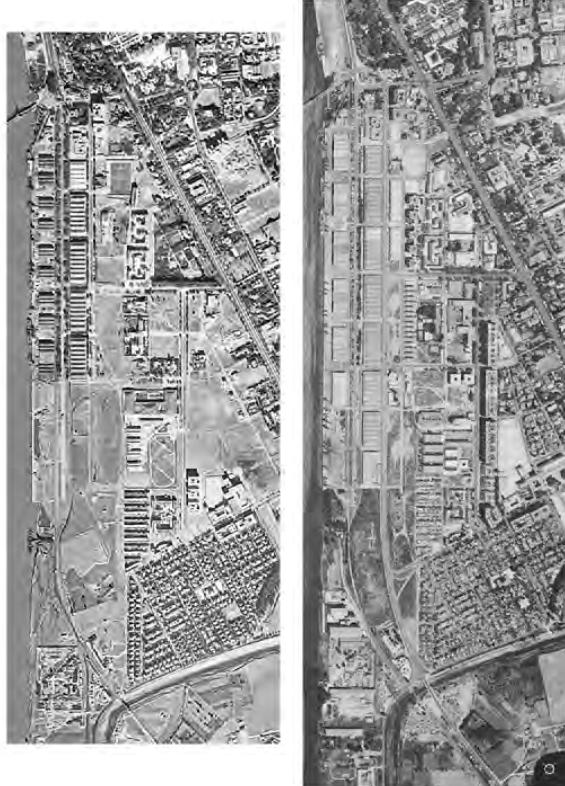
2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



cialmente sólo hasta el nuevo límite del muelle. Además, los tinglados previos se unieron dos a dos, mediante series de pórticos intermedios que soportan cubiertas, esta vez planas, todo ello en hormigón.

Estas operaciones responden a una racionalización por parte del ingeniero Prieto Moresi de los usos en la zona de depósitos, que liberó de pequeñas edificaciones utilitarias, para aperos, oficinas, servicios, etc. Estos usos pasaron a alojarse en una línea de edificios auxiliares que ocuparon parte de la franja ajardinada oriental de la Avenida de Guadalhorce, entre 1963 y 1968.

Mientras tanto, se consolidaban los usos residenciales y universitarios en torno a la Avenida de Reina Mercedes, pero la mayor parte de la fachada oriental de la Avenida de las Razzas permanecía sin definición. A principios de los 1970, esta vía se extendió hacia el sur ya con carácter de carretera y sin características urbanas, cruzando el cauce del Guadaira, hacia la nueva autopista de Cádiz. Aunque este nuevo ramal por fin dio un segundo acceso al barrio de Heliópolis, su vocación era claramente de mejorar los accesos rodados al puerto por el sur.



55. Evolución del ámbito. Estado en 1945, en 1956 y en 1977

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	61/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



Evolución de los espacios libres y las conexiones urbanas.

Este proceso deja en gran medida configurado el estado actual del ámbito del plan, en cuanto a espacios interiores. La Avenida del Guadalhorce, como eje principal del espacio portuario, queda determinada tanto en sección como en desarrollo. Al norte, desemboca en la Avenida de Moliní, junto al edificio de la Autoridad Portaria, donde se practica el acceso principal al recinto, con salida al puente de Alfonso XIII, a la Palmera, y conexión con el resto de muelles. Al sur, la avenida se interrumpe en el límite del Cantil, y cuenta con un acceso lateral desde la Avenida de las Razas.



56. Avenida de Guadalhorce

Los módulos funcionales que definen los grupos de naves y los tinglados están separados por una serie de calles transversales que, accediendo desde la Avenida de las Razas, atraviesan la Avenida de Guadalhorce y el ferrocarril hasta el Cantil. Estas vías quedan caracterizadas por el adoquinado, en el mismo material que la Avenida de Guadalhorce, que marcaba la diferencia entre

Zonas de tránsito y de maniobra y trabajo.

Aunque el muelle es un recinto cerrado, su trama proporciona conexiones tanto visuales como funcionales con la trama urbana adyacente. Esto es así especialmente con las calles Pérez de Rivera y Profesor García González. Esta relación queda en gran medida dificultada por la escasa definición de la fachada oriental de la Avenida de la Raza, en un sector cuyo desarrollo ha permanecido orientado a la Avenida de la Palmera.

Cabe destacar que se han conservado las hileras de árboles, aunque también se han perdido muchos pies. Al final del periodo, la avenida contaba con pinos, robinias, álamos arces, sótoras y acacias negras.

Nuevas naves y tinglados, edificios auxiliares.

En esta etapa quedan en gran medida configurados los tinglados y grupos de naves como nos han llegado hoy.

Los grupos de naves reproducen el esquema

compositivo de los originales de 1929 (grupos 4 y 5), variando en longitud según cuántas naves se adosan en total para cada grupo. Las que se construyeron al norte de la calle Pérez de Rivera (grupos 2 y 3) son las que más se ajustan al diseño original, reproduciendo con fidelidad incluso los elementos decorativos. El almacén más septentrional (grupo 1) se diferencia en su

longitud, contando con sólo cinco naves. Los grupos que se construyeron al sur de los originales (grupos 6 y 7), pasada la calle Profesor García González, cuentan con un total de seis naves cada uno. En ellas se economizó principalmente en las decoraciones. Estas son menos ricas, no despliegan la mayor parte de la azulejería, y cuando lo hacen se ven sustituidas por bandas de colores planos. También hay diferencias constructivas. Es el caso del grupo de naves 6, en el que las losas perimetrales de hormigón fueron sustituidas por elementos metálicos. Los materiales en general son de menor calidad, como ocurre también en el grupo 1, y en el caso del grupo 6 esto se ha traducido en un peor estado de conservación.

Los tinglados, que han demostrado una enorme solidez constructiva, se vieron en su mayor parte inalterados. Las necesidades operativas del puerto, en cualquier caso, hicieron necesaria su ampliación, que se realizó de una manera particularmente respetuosa. Hay que hacer una consideración aparte del tinglado 4, el cual fue el primero en ampliarse. La extensión conllevo la demolición de los aleros interiores de los dos tinglados originales, y además exhibe claros errores de encofrado. El resto de tinglados, con un diseño depurado a partir de ese primer intento, despliegan una mayor calidad. Las nuevas estructuras intermedias, que unían los tinglados originales dos a dos, no competían formalmente con ellos, pero sin embargo establecían una clara continuidad constructiva y tipológica. Por

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	62/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024
CON REFERENCIA AL FICHAJO
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

otro lado, las necesidades de los depósitos hicieron necesarios cerramientos en los 3 grupos centrales, quedando los extremos aún diáfanos. El nuevo tinglado sobre la ampliación del muelle, con la denominación actual de "tinglado 5", es claramente distinto al resto tanto en construcción como en tipo y espacio. Cubre 4.515 m², mediante pórticos metálicos de 43 m de luz, cada 7 m. Es de reseñar sin embargo que su implantación se realizó en continuidad con el resto de tinglados y en relación el grupo de naves al que queda enfrentado. También a continuación de éste se edifican las naves de Frigodocks, originalmente pertenecientes al Instituto Nacional de Industria, y de nuevo respetando las alineaciones del resto de grupos, si bien se retranquean de la Avenida de las Razzas para dejar un espacio de descarga y maniobra.

En este periodo también se adquieren ocho grúas eléctricas Grasset de pórtico doble y 6 Tm de capacidad para la ampliación del muelle. A finales de los 1970 el muelle en su conjunto llegaría a contar con unas veinticinco grúas eléctricas de diversos tipos, de las marcas Zorroza, B.W., Grasset y Omega. Este número se reducirá paulatinamente hasta las cinco actualmente existentes, de las cuales sólo dos están en uso.

En cuanto a la línea de edificios auxiliares que se construyó a lo largo de la Avenida de Guadalhorce, es claro que su formalización ha quedado incompleta, faltando en algunos módulos. Su formalización es estandarizada y sus espacios

interiores, de dimensiones utilitarias mínimas. Han sustituido una parte importante del espacio ajardinado original y apantallan la percepción de algunos grupos de naves, pero ha tenido el efecto positivo de cualificar la sección de la Avenida de Guadalhorce, introduciendo una escala más adecuada y cierta riqueza espacial.

Claves de la segunda etapa.

- En términos generales se continúa con la ordenación regular del ámbito, conservando así un potencial de integrar las arquitecturas y usos del puerto y urbanas. Sin embargo, el desarrollo de su entorno urbano no lo facilita.
- Han sobrevivido las configuraciones de las vías principales y se ven ampliados los principales grupos de edificios. El resultado fueron siete grupos de naves y seis tinglados, de los cuales el último es diferente desde el punto de vista tipológico y constructivo, aunque se alinea con el resto.
- El viario sufre modificaciones ocasionadas por la evolución de usos y técnicas portuarias, pero mantiene unas dimensiones generosas. Existe una continuidad relativa con el resto de la ciudad en el extremo norte. Con la multiplicación de los almacenes se genera una trama de penetraciones transversales desde la Avenida de las Razzas.
- Los nuevos almacenes respetan las características compositivas y estilísticas originales. A medida que avanza el tiempo se reduce la calidad de la edificación. En el caso de los tinglados, las ampliaciones establecen con ellas un diálogo respetuoso. Son excepciones el tinglado 4, primero en ser ampliado, y la línea de edificaciones auxiliares que flanquea la Avenida de Guadalhorce.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	63/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

Tercera etapa. Las nuevas infraestructuras y la relación puerto - ciudad 1990 - 2020

Durante este periodo, la composición del ámbito no se ha visto modificada sustancialmente. Si se ha visto afectada su integración en la trama urbana a raíz de las nuevas infraestructuras que planteó el PGOU de 1987, y cuya implementación se vio expedida por la preparación para la Exposición Universal de 1992.

El Plan de 1987 superaba definitivamente el modelo urbano radio-concéntrico, para poner énfasis en las conexiones entre las periferias de la ciudad. La primera infraestructura de relevancia es el nuevo puente de las Delicias, que sustituyó al de Alfonso XIII, con objeto de hacer más fluidas las conexiones entre Tablada y los Remedios y el arco sur, mediante la apertura de la avenida Cardenal Bueno Monreal. Este recorrido atraviesa el Muelle de Tablada por su extremo norte, comenzando a elevarse a partir del cruce con la Avenida de Las Razas. Pasa por tanto por encima de la Avenida de Guadalhorce, que se hubo de soterrar en su extremo norte para mantener el gálibo. También fue necesario demoler el primer grupo de tinglados.

La segunda infraestructura fue la ronda de circunvalación SE-30, que al sur del ámbito cruza el río por el puente del Centenario. El efecto de esta intervención fue el de darle más relevancia al tramo más meridional de la Avenida de las Razas, que de esta manera se convertía

también en una incorporación secundaria a la SE-30. Para ello, se varió el trazado, que se enderezó, separándolo del barrio de Heliópolis. Para facilitar el acceso a desde la Avenida de las Razas y dicho barrio al Muelle de Tablada, se creó una rotonda en trinchera. Queda de esta manera concentrado el acceso a las instalaciones portuarias por el extremo sur de la Avenida de Guadalhorce, donde se sitúa el control de acceso, y se liberaba de tráfico pesado el tramo norte las Razas.

Evolución de los espacios libres y las conexiones urbanas.

La principal modificación de los espacios libres consiste en que la Avenida de Guadalhorce discurre en trinchera en su extremo norte, para pasar por debajo del puente de las Delicias. Aunque la avenida ha sido hasta ahora de uso exclusivo del puerto, y funcionalmente esto no hay tenido repercusiones, sí representa un detrimiento en las posibilidades de recuperar la conexión hacia el norte con el muelle y el parque de las Delicias. El Cantil también se ha visto interrumpido, aunque es posible el paso al norte por un estrecho pasaje bajo el puente. Por último, el ferrocarril que recorre las instalaciones portuarias, para acometer el nuevo puente conservando el radio de giro, se ve obligado a cruzar dos veces la avenida.

Con las modificaciones de la Avenida de las Razas al sur de la calle Tarifa, se reducen aún más sus posibilidades como vialidad urbano.



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS

17 JUNIO 2024

CONSEJERÍA DE FOMENTO,

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA.

Se plantean así cuestiones a resolver en cuanto al acceso no motorizado al ámbito de actuación desde Heliópolis, la zona de Reina Mercedes y el parque del Guadaira.



57. Pasos inferiores al puente de las Delicias, por la avenida de Guadalhorce y por el Cantil

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	64/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Principales componentes del muelle – desapariciones y estado de conservación.

Los principales edificios del muelle han permanecido, con la excepción del **grupo de tinglados que se demolió para la construcción del puente de las Delicias**. También fue necesario demoler el lado norte de la galería perimetral del primer almacén, tras lo que se recreó la fachada eliminada.

Hay que notar, sin embargo, que aunque los tinglados se encuentran en general en buen estado, entre los grupos de naves **sí hay importantes casos de deterioro estructural**. Estos varían entre afeciones por humedades y filtraciones a roturas completas de soportes. Tienen especial frecuencia los impactos en pilares y soportes, que se han hecho más frecuentes a medida que las maquinarias utilizadas aumentaban en tamaño y potencia. Aunque se han visto sometidos a similares agresiones, el estado de conservación de los tinglados es significativamente mejor.

En 2004 se rematan las naves de Frigodocks con un edificio administrativo de cinco plantas adosado por el sur.

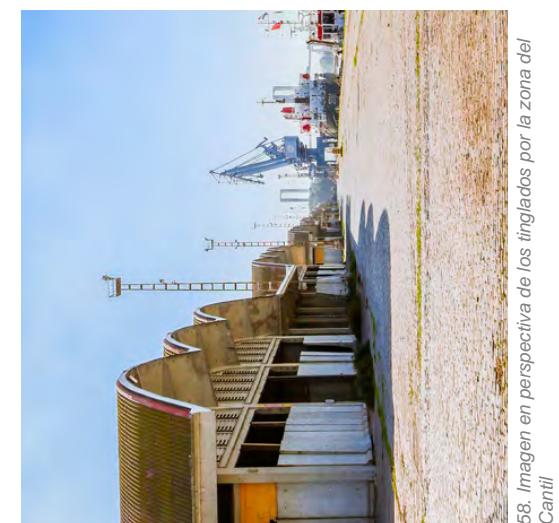
En cuanto al conjunto de edificios auxiliares a lo largo de la Avenida de Guadalhorce, éstos varían mucho en su estado de conservación. Muchos de ellos están ya en desuso y acusan una importante falta de mantenimiento.

Finalmente, **los espacios libres se encuentran en un estado general de deterioro**, siendo

especialmente destacables la calidad y el buen estado general de las superficies adoquinadas.

Son las aceras y espacios peatonales, las superficies de trabajo revestidas de hormigón, y los espacios de aparcamiento con revestimientos de hormigón u hormigón impreso los que están más deteriorados.

El arbolado está también en una situación irregular. Se conserva una gran parte, pero se aprecian muchas pérdidas. También se han introducido a lo largo de los años otras especies como ficus, plátanos, cipreses, naranjos, o moreras, sin un criterio general apparente.



58. Imagen en perspectiva de los tinglados por la zona del Cantil

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

Claves de la tercera etapa.

- La ordenación del ámbito se mantiene, así como las condiciones de su contexto, desfavorables para la efectiva integración espacial de puerto y ciudad.
- Con las nuevas infraestructuras se dificulta la continuidad con el resto de la ciudad, tanto en el extremo norte como en su tramo sur.
- Los tinglados continúan en uso, mientras que los almacenes ven éste reducido. Los edificios auxiliares nos llegan, en gran proporción, en desuso.
- Han sobrevivido las configuraciones de las vías principales y los principales grupos de edificios, aunque ha desaparecido el primer grupo de tinglados y se ha visto afectado el almacén al norte.
- Con la sustitución del puente de Alfonso XIII, se ha modificado el ferrocarril de la Avenida de Guadalhorce para acometer el nuevo puente de las Delicias manteniendo el radio de giro. Para ello, la vía debe atravesar dos veces la avenida en su sección norte.
- El estado de conservación en general es bueno, si bien es necesaria la intervención en los edificios y la restitución de los espacios libres.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	65/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

El muelle en el planeamiento de la ciudad. (1946-2006)

De las perspectivas de desarrollo urbano que se tenían en el momento de la creación del Muelle de Tablada ya se ha hablado ampliamente. Cabe recalcar que la ordenación del muelle y su ámbito urbano inmediato apuntaba a una respuesta combinada a los requerimientos de la función portuaria y al planteamiento de la EIA, sin que finalmente destacaran consideraciones más amplias acerca de su encaje urbano.

El Plan General de Ordenación Urbana de 1946 clasificaba el ámbito como "Industrial". En el modelo radial que proponía para la ciudad, se daba especial importancia a la Avenida de la Palmera como eje sur. El sector sur de la EIA, inmediato al Muelle de Tablada aparece clasificado como "residencial", lo que efectivamente, dado el escaso nivel de realización del Plan, supuso la paulatina sustitución de los ya en gran medida arruinados restos de la Exposición. A principios de la década de 1960 se comienzan a construir los centros universitarios en la Avenida de Reina Mercedes, con las escuelas de arquitectura e ingeniería.

El PGOU de 1963 vuelve a poner énfasis en la Avenida de las RAZAS, prescribiendo su extensión hacia el sur. En cuanto a la calificación del ámbito, esta continúa siendo la de suelo industrial, ligado a los usos portuarios.

Lo más destacable es la consolidación de los usos universitarios y residenciales de alta densidad en torno a la Avenida de Reina Mercedes, lo que tendrá como efecto una aceleración en el desarrollo de la zona, que apenas llega a la Avenida de las RAZAS, y una fuerte caracterización como campus.

El PGOU de 1987 afecta a la zona principalmente en su encuadre en las infraestructuras de comunicaciones, como se ha explicado más arriba. En cuanto al ámbito concreto del puerto, el Plan establecía la necesidad de redactar un Plan Especial del Puerto a cargo de la autoridad portuaria, que deslindeara los suelos portuarios, estableciera los usos, y programara las actuaciones relevantes para la ciudad. El Plan Especial del Puerto de Sevilla se aprueba en 1994.

El vigente PGOU de 2006 introduce importantes medidas, todo el puerto, incluyendo el ámbito de actuación, se adscribe a Sistemas Generales (portuario) y se sujeta al plan de usos que se redacte por la Autoridad Portuaria. En cuanto a su entorno, en la acera oriental de la Avenida de las RAZAS, entre las Delicias y la calle Tarifa, prescribe como uso los servicios avanzados; al sur de la calle Tarifa, hasta la avenida de Padre García Tejero, SIPS y Deportivo; y al sur de eso, espacio verde en continuación con el Parque del Guadaíra.



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA JUNTA CON SEDE EN VALENCIA
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS

17 JUNIO 2024

CONSEJERÍA DE FOMENTO,

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA.

Protección patrimonial.

El Plan de 2006, por primera vez, introduce elementos del ámbito en el Catálogo Urbanístico, en concreto con la ficha CP 087 "Muelle de tablada y tinglados de mercancías", y CP 088 "Pabellones de exportación del puerto y Avenida de las RAZAS".

El Puente de Hierro o de Alfonso XIII también cuenta con protección urbanística, si bien está ligado al muelle de las Delicias, donde se ubicaba en el momento de la redacción del PGOU.

En resumen, el Plan valora especialmente la calidad constructiva y ambiental del conjunto de muelle y tinglados, y su contribución al carácter del paisaje fluvial. Permite la conservación, acondicionamiento, restauración y consolidación, así como las reformas interiores que no alteren el sistema estructural, la composición espacial, las fachadas y los tipos de cubierta, conservado la envolvente volumétrica de los tinglados y su edificabilidad. La ficha incluye aquí el tinglado 5, de características diferentes a las de los tinglados 1 a 4. En el caso de los pabellones, es decir los grupos de naves o almacenes, valora particularmente los valores arquitectónicos y urbanos del conjunto. Permite la conservación, acondicionamiento, restauración y consolidación, así como las reformas interiores que no alteren el sistema estructural, la composición espacial, las fachadas y los tipos de cubierta, conservado la envolvente volumétrica de los tinglados. Permite añadir un 40 % de edificabilidad, siempre dentro de dichos límites.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	66/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

2.3.3. VALORES PATRIMONIALES

Hitos y claves en la evolución del entorno del muelle.

- A partir de 1960 se comienzan a construir las instalaciones de la universidad en el campus de Reina Mercedes.
- En 1962 se aprueba la construcción de dos nuevos grupos de nave y un tinglado adicional al sur.
- PGOU de 1963
- PGOU de 1987
- En 1990 se culmina la construcción del puente de las Delicias y desmantelamiento del puente de Alfonso XIII.
- En 1992 se termina el puente del Centenario.
- Tras completarse estas dos infraestructuras, se habilita el acceso por el sur, y se adelantan los cierres del recinto a las intersecciones de las calles razas primera a séptima con la Avenida de las Razzas.
- PGOU de 1946
- En 1948 se construye el colegio mayor Hernando Colón
- En 1959 se extiende el muelle hacia el sur, 400m.

El Informe de valores patrimoniales del DUP elaborado por el IAPH identifica los valores patrimoniales del muelle de tabida en una serie conjuntos de elementos que comparten recursos y atributos patrimoniales de primer orden.

Esto se fundamenta en el carácter sistémico que tiene el conjunto, en cuanto sistema de articulación entre los tráficos marítimos y terrestres, que demandaba una organización espacial para facilitar la transición de mercancías entre el canal y el territorio, y en consecuencia de los flujos asociados. Al ser la repetición, la seriación y la dimensión infraestructural los principales factores a considerar en este patrimonio industrial y portuario, los valores de conjunto juegan un papel preponderante en su conservación y puesta en valor.

Por otro lado, se atiende también a las relaciones que el conjunto ha establecido históricamente con el resto de la ciudad y el territorio, a nivel de generación de relaciones urbanas, espaciales e históricas, y de inserción en el paisaje y el territorio. Cabe señalar que hay elementos y conjuntos que trascienden las sectorizaciones previas. Sería el caso, por ejemplo, del ferrocarril, que atraviesa el conjunto del DUP y lo pone en relación con estructuras territoriales y urbanas. Por otro lado, se

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	67/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

han detectado áreas en las que la fragmentación y degradación espacial ha resultado en una falta de características de conjunto, como el extremo norte del muelle de Tablada y gran parte de la zona de transición.

Estado de las relaciones muelle-ciudad

En el Muelle de Tablada, los edificios portuarios se prestan a establecer una relación fluida con la trama urbana, si no a nivel funcional, sí a nivel espacial y compositivo, pero la evolución de su entorno inmediato no lo ha hecho posible.

En cuanto a las conexiones espaciales originales del muelle con el resto de la trama urbana, se pueden identificar tres. La principal estaba situada al norte, en el encuentro de la Avenida de Molini con la de Guadalhorce. Quedaba así guardada por los edificios institucionales allí situados, y aprovechaba el nudo viario que generaba el puente de Alfonso XIII. En sentido transversal, existían tanto las calles de penetración que dejaban los grupos de naves entre sí, como, funcionalmente, los almacenes, que cuentan con accesos por ambos lados.

Estas relaciones se han perdido. La construcción del puente de las Delicias supuso la eliminación de la rotonda del puente de Hierro y la avenida de Guadalhorce salva ahora la conexión con el Muelle de las Delicias con un paso inferior. En cualquier caso, el recinto del muelle se encuentra cerrado al tránsito público en su conjunto.

El vallado se adelantó a la misma Avenida de las

Razas en el año 2000, con la construcción de un nuevo juego de cancelas, y se configuró un único acceso controlado al sur del muelle. Para llegar a este acceso se pasa por la rotonda inferior a la avenida, en un punto de intenso tráfico, de manera que es apto eminentemente para vehículos rodados. Al sur de este punto, la conexión entre ambos lados de la Avenida de las Razas es meramente visual.

Finalmente, el funcionamiento del puerto ha evolucionado de manera que las naves aún en uso son accedidas lateralmente por las calles transversales, y a estas por la Avenida de Guadalhorce. No se establece por tanto una relación funcional entre las avenidas de Guadalhorce y de las Razas en el curso de la operación del muelle. De estas consideraciones emanan los siguientes 7 conjuntos, y la relación de recursos y atributos que los caracterizan.

El Cantil

Se corresponde con la banda inmediata a la orilla del canal, dedicada a la operación de las grúas y la circulación de carros (originalmente) y cuyo ancho se fijó en 28 m por el alcance de las grúas de la época.

Los valores atribuidos a este conjunto son social, tecnológico-científico, espacio-funcional, y estético-arquitectónico. Estos valores residen en los atributos: como parte del conjunto de muelles históricos de la ciudad y parte importante de su imagen; su diseño singular; flexibilidad,



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANISMO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS

17 JUNIO 2024

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA

horizontalidad, orden y ritmo en la composición y elementos; soporte de norayes, grúas y grafitis; adoquinado.

Zona de depósitos

Incluye las estructuras localizadas en la banda dedicada al depósito de mercancías, particularmente los tinglados, así como los "patios" que quedan entre los mismos. En los proyectos originales de Brackenbury se aboga por cubrir por completo, aunque durante la construcción se juzgó innecesario y posteriormente volvió a considerarse a medida que evolucionaban los tipos de mercancía y embalajes. La zona de depósitos está recorrida por una calle central para el trasiego de mercancías entre tinglados, así como en su interior. Los valores atribuidos a este conjunto son social, tecnológico-científico, espacio-funcional, y estético-arquitectónico.

Estos valores residen en la integración del conjunto en el sistema portuario; la expresión de las cubiertas de los tinglados; la solidez y calidad estructural de los edificios; la conjugación de flujos transversales y longitudinales; la dinámica histórica entre tinglados, patios de maniobra y ampliaciones; el tinglado 5 como muestra de la evolución técnica; el adoquinado

La avenida de Guadalhorce y el sistema viario

La superficie del muelle de Tablada queda articulada por un sistema compuesto de vías de diferente jerarquía. Se compone de una

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	68/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS

17 JUNIO 2024

CONSEJERÍA DE FOMENTO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA.

calzada de comunicación central, la avenida de Guadalhorce, dispuesta paralela al canal para tránsito de vehículos de carga, convencionales y peatones permitiendo a los mismos el acceso y la distribución por la zona de servicio, y una serie de calles transversales que permiten el acceso desde la vía central al andén de costa y a la avenida de Las Razas. El ancho de la avenida de Guadalhorce se fijó en 24 m en los proyectos originales, pero se elevaría a 32 m en la posterior ejecución. Originalmente revestida de macadam en la sección central, y albero y hormigón en las laterales, se adoquinaría en etapa posterior en respuesta a la intensidad del tráfico que soportaba. También las calles transversales se encontraban adoquinadas. Los valores atribuidos a este conjunto son social, tecnológico-científico, espacio-funcional, estético-arquitectónico y ecológico.

Estos valores están contenidos en los atributos: capacidad organizativa del conjunto del muelle; calidad semi-urbana del espacio y escalas intermedias; masas vegetales; superficies adoquinadas; elementos del funcionamiento portuario, como los transformadores y báscula de camiones.

El ferrocarril portuario

Esta es la principal línea de ferrocarril, que conecta Tablada con el conjunto del sistema portuario. A su paso por el muelle de Tablada, constaba de 3 vías, una para carga y descarga desde la zona de depósitos, quedando por tanto del lado más occidental, y dos para el tráfico general del

puerto. Conecta al sur con el ramal portuario de la red general, a través de un espacio de transición que queda libre para permitir la distribución del ferrocarril, al norte con el muelle de Las Delicias, y con la margen derecha, atravesando el río.

Los valores atribuidos a este conjunto son social, tecnológico-científico, espacio-funcional. Estos valores residen en la relación histórica con los sistemas ferroviarios del puerto y territorial; la solución en semitirrachera; su contribución a la memoria industrial del conjunto; la báscula de vagones.

La zona complementaria

Se corresponde con la última banda de la planificación funcional, considerándose en los proyectos originales ya integrada en la trama urbana. El conjunto de elementos que la componen engloba los depósitos comerciales y almacenes de explotación particular que aparecen a todo lo largo del muelle de Tablada y su ampliación, así como las vías auxiliares que discurrían paralelas a las naves en su cara trasera.

Los valores atribuidos a este conjunto son social, tecnológico-científico, espacio-funcional y estético-arquitectónico.

La zona de concesiones

El tercer sector es el más meridional, y ha estado destinado, principalmente a partir de la segunda mitad del siglo XX, a la concesión de parcelas para explotación particular. Guarda por tanto un paralelismo con la denominada "zona complementaria", pero se distingue de esta en que guarda más relación con las infraestructuras metropolitanas y territoriales que con las estrechamente urbanas. Estas eran primeramente el canal de Alfonso XIII y río Guadalquivir como vía navegable, el ramal portuario de la red de ferrocarriles, y las carreteras y caminos que históricamente han permitido la conexión con Cádiz. Con posterioridad, la prolongación de la avenida de Las Razas como incorporación a la circunvalación SE-30. Es por esta razón que la estructura de la parcelación es de franjas transversales con acceso tanto al río como a las infraestructuras, en contraste con la fuerte jerarquización longitudinal y la relativa complejidad que caracteriza al muelle de Tablada. El valor de este conjunto es eminentemente social.

Este valor reside en el atributo de la memoria empresarial e histórica de la ciudad, y su relación con las infraestructuras metropolitanas.

Contacto con la lámina de agua

Aglutina aquellos espacios de contacto con la lámina de agua más allá del muelle, es decir, el borde del canal en las zonas denominadas de transición y de concesiones. Se caracteriza por una heterogeneidad de las soluciones adoptadas

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	69/139



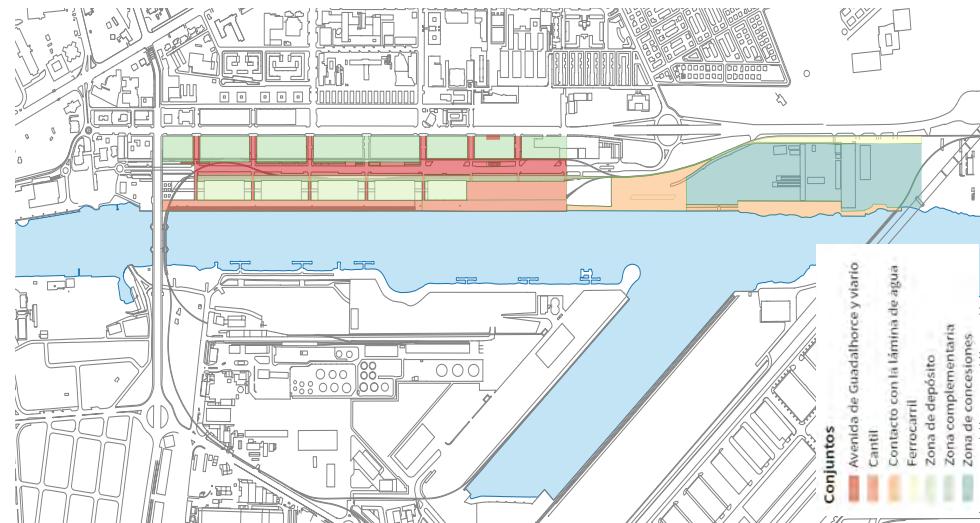
2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

que responden a las necesidades concretas para la explotación desarrollada en cada parcela, adoptando diferentes grados de modificación de la orilla. Otro espacio de contacto con la lámina de agua es aquél inmediatamente al sur del muelle, que queda libre desde un primer momento para permitir la distribución del ferrocarril. Esta zona queda en su mayor parte en estado agreste, viéndose fuertemente caracterizada en una última etapa por haber sido depositado en ella el puente de Alfonso XIII.

Los valores atribuidos a este conjunto son tecnológico-científico, espacio-funcional, y ecológico. Estos valores residen en los atributos: masas vegetales, el puente de Alfonso XIII, las diferentes configuraciones de borde de las distintas parcelas.

Espacios sin características de conjunto

Determinados espacios del DUP no están incluidos en los conjuntos anteriores, a causa de procesos de fragmentación y degradación espacial que han resultado en una falta de características de conjunto. Es el caso del extremo norte del muelle de Tablada y de gran parte de la zona de transición. Son espacios que, sin embargo, contienen algunos elementos de valor.



2.3.4. ELEMENTOS DE ORDENACIÓN PARA LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

A continuación se identifican los edificios, conjuntos, espacios, y estructuras principales claves para la consideración del patrimonio en el proceso de ordenación. El muelle de tablada tiene su origen en un diseño original que se ha continuado actualizando a lo largo del tiempo, basado en un sistema de circulaciones y de articulación con las infraestructuras territoriales y la ciudad, y formando conjuntos de elementos seriados en combinación con espacios altamente estructurantes. Estos conviven con otros residuales o degradados. Los análisis realizados recogen tanto la evolución histórica como los principales condicionantes de la percepción que actualmente se tiene del muelle y su contexto, e identifican los valores patrimoniales y los recursos en los que está presente. Como resultado de este proceso, se han identificado una serie de conjuntos que requieren de una consideración específica en cuanto a su ordenación.

- El módulo del Muelle • Los Grupos de Naves de Tablada • El Tinglado 5
- Los Tinglados • El Puente de Alfonso XIII
- Los Edificios Auxiliares • El acceso sur
- Las grúas y norays • El Cantil
- La Avenida de Guadalhorce • Las calles transversales

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	70/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

El módulo del Muelle de Tablada.

El conjunto del Muelle de Tablada es el fruto de una ordenación modular que se ha repetido en dirección norte-sur. Este módulo estuvo presente desde los primeros planteamientos de Dugado Brackenbury, como mecanismo para facilitar la transición entre las necesidades, usos y escala portuarios y aquellos de la ciudad. Esta transición conjuga los movimientos de mercancías en perpendicular al canal de Alfonso XIII, en dirección oeste – este, con las circulaciones longitudinales del mismo muelle y sus conexiones urbanas.

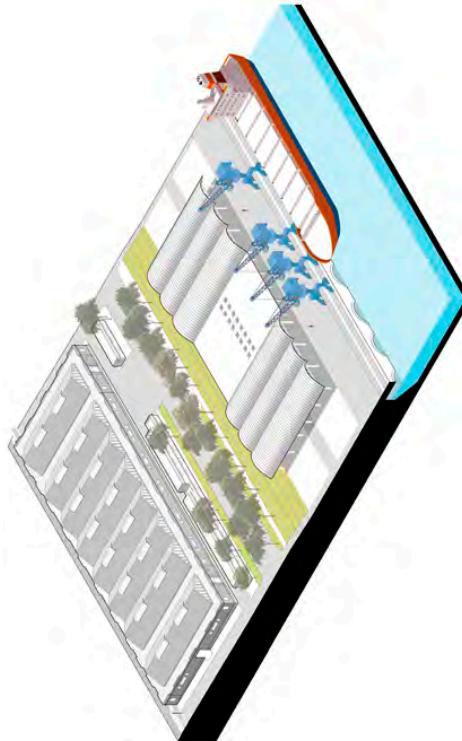
La secuencia referida incluye principalmente el andén de costa, o cantil; los tinglados y sus patios de trabajo, cubiertos o no; una línea de ferrocarril en semitrinchera; la avenida de Guadalhorce, compuesta a su vez por calzada y acerados y arbolados laterales; una línea de edificios auxiliares de construcción posterior, que genera una calle trasera a los grupos de naves; y los mismos grupos, que forman la fachada a la Avenida de las Razzas.

En total son 185 m de ancho, en los que se supera un desnivel aproximado de 1,70 m. Este desnivel se hace notar en la fachada trasera de los grupos de naves, en cuyos portones se forman muelles de carga de aproximadamente un metro de altos, y en la trinchera del ferrocarril de carga adyacente a los tinglados, donde hay un escalón de unos 75 cm.

La evolución histórica del muelle ha estado basada en la repetición de este módulo, generando la Avenida de Guadalhorce como espacio principal que registra el conjunto completo. En la ampliación

del muelle hacia el sur se continúan las mismas características principales, con una factura más irregular y menores calidades. La evolución de mercancías y maquinarias ha causado la obsolescencia de algunos espacios, pero la composición sigue siendo de una enorme claridad y rotundidad, y es en gran medida depositaria del

carácter industrial del ámbito. Más aún, genera una alta riqueza espacial, tanto en términos de disponibilidad como de variedad. Por otro lado, adolece de una escala excesiva, monotonía, e indiferenciación en los referentes espaciales, lo que va en detrimento de su potencial como espacios urbanos.



POTENCIALIDADES:

La composición modular dota de un fuerte carácter industrial, y en este caso concreto de una interesante variedad de espacios amplios y generosos, de entre los que destaca la Avenida de Guadalhorce.

DEBILIDADES:

La seriación puede introducir monotonía, indiferenciación y escasez de escalas intermedias, detrayendo de las condiciones de confort necesarias en un espacio plenamente urbano.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	71/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

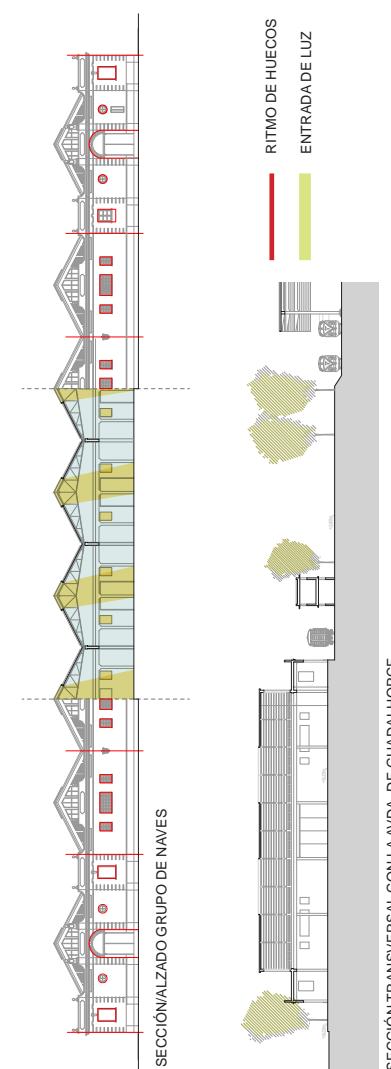
Los Grupos de Naves

Los grupos de naves son los principales elementos de la zona complementaria: la transición entre el Muelle de Tablada y la ciudad. Forman una fachada unitaria a la Avenida de las Razzas, y marcando el ritmo de las calles transversales que se adentran en el Distrito Portuario. Los grupos originales son los 4 y 5, comprendidos entre las calles Páez de Rivera y Profesor García González, y fueron construidos para su uso como pabellones la Exposición Iberoamericana de 1929 y su reutilización posterior por el puerto. Durante el periodo de la exposición, estaban unidos por una pieza central dedicada a espectáculos y restauración, que fue demolido al finalizar el evento. Con posterioridad, se replicaron estas estructuras al norte, formando los grupos 1, 2 y 3, y al sur con los grupos 6 y 7. Éstos últimos con menores calidad materiales pero observando la misma ordenación espacial y composición arquitectónica.

En la solución estructural de los grupos, un muro apilastrado perimetral de ladrillo contiene once pórticos planos de soportes de hormigón armado, y cerchas de acero tipo Howe ligeramente peraltadas. Forman así un número de entre 5 y 8 naves de 6,65 m de altura libre, arriostradas por losas de hormigón. Estas losas definen áreas de cubierta plana, difícilmente visitables por lo reducido de la altura libre, y en el interior unas galerías de 5,5 m de alto. Cabe destacar el deterioro general de las estructuras por impactos de la maquinaria, humedades y filtraciones, así como la reciente sustitución de los revestimientos de cubierta.



59. Conjunto de imágenes de detalles de la Fachada de las Naves



DEBILIDADES:

LOS GRUPOS DE NAVES SON ELEMENTOS DE UNA ALTA CARGA PATRIMONIAL,

PRINCIPALMENTE POR: SU CONDICIÓN DE ELEMENTOS ORIGINALES; LA ESPACIALIDAD DE SU SOLUCIÓN ESTRUCTURAL; SU LENGUAJE REGIONALISTA; Y SU PAPEL MEDIADOR ENTRE EL PUERTO Y LA CIUDAD, HACIA LA QUE CONFORMA LA FACHADA PRINCIPAL DEL DISTRITO PORTUARIO.

POTENCIALIDADES:

Por su escala y usos originales, presentan unas fachadas poco permeables, escasa diferenciación, y algunas insuficiencias espaciales a la hora de ser reutilizadas para otros usos, que es necesario acometer sin comprometer sus valores patrimoniales.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	72/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Las fachadas son seriadas y relativamente sobrias, con una marcada cornisa que acentúa la unidad y horizontalidad del conjunto. En las naves de los extremos las portadas decoradas de azulejería se enmarcan entre prominentes pilastres rematadas con pináculos. Los accesos intermedios son mucho más sencillos, con un portón de acceso flanqueado de pequeñas ventanas que proporcionan unas mínimas iluminación y ventilación. Las cubiertas de las naves son a dos aguas, originalmente de fibrocemento o teja, con ventanales en los testeros y lucernarios en las cumbres. Los grupos tienen acceso por la Avenida de Las Razas y la Avenida de Guadalhorce. Los accesos se realizan a cota por la primera, mientras que hacia la segunda existe un muelle de descarga con un fuerte desnivel de aproximadamente 1 m.

La seriación contribuye a la imagen portuaria del conjunto, a su carácter y escala industriales. Es, sin embargo, un obstáculo para su habitabilidad al carecer de espacios de escalas intermedias, y de elementos diferenciadores que favorezcan la orientación.

Los Tinglados son los elementos originales del muelle de Tablada; junto con el Cantil forman una unidad tanto en el tiempo como en la imagen conjunta más característica. Se han conservado en gran medida, con notables modificaciones. Estas son, la ampliación, cubriendo los patios de maniobra intermedios de cada pareja; la construcción del tinglado 5, en una clave compuesta distinta; y finalmente la eliminación del grupo más al norte para la construcción del puente de las Delicias. Además, en algunos tinglados se han perdido las celosías de los testerios, y se han cerrado o particionado con elementos prefabricados.

Cabe destacar la solución estructural en el caso de las cubiertas originales, de interés tanto como testimonio histórico del estado del arte como por su expresividad a la mirada actual. También la alta calidad material y el buen estado de conservación, aunque algunos elementos estructurales muestran daños y desapariciones de algunos elementos, y los revestimientos de cubierta no son los originales. Los cerramientos y particiones añadidos posteriormente son de escasa calidad.

Las ampliaciones centrales, realizada a partir de 1945, son un ejemplo de una intervención coherente con las previas, así como con su propio periodo. Tienen la virtud de no competir a nivel visual con ellas, aunque la del tinglado 4 es de peor calidad y está insertada de manera más agresiva.



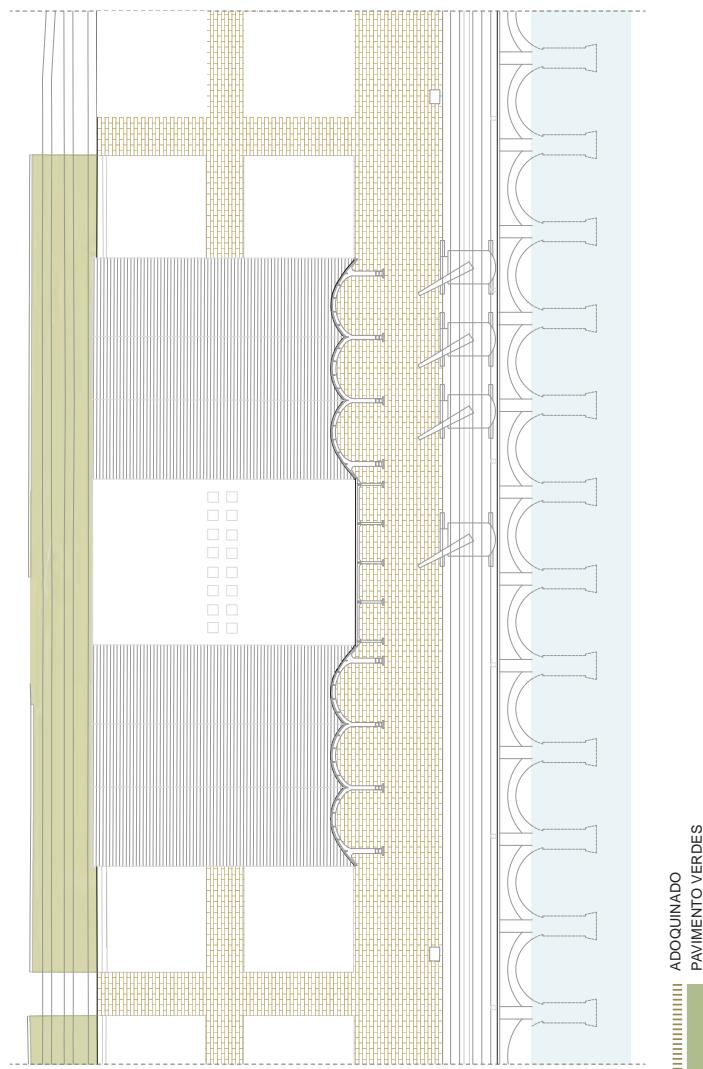
60. Conjunto de imágenes interiores de un Tinglado

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	73/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



POTENCIALIDADES:
Los tinglados son elementos originales de una alta carga patrimonial por sus cualidades estructurales y formales; su buen estado de conservación; y su papel en las vistas del muelle.

DEBILIDADES:

Siendo estructuras claramente industriales, plantean dificultades a la hora de ser reutilizadas para otros usos, que es necesario acometer sin comprometer sus valores patrimoniales.

espacios de escalas intermedias, y de elementos diferenciadores que favorezcan la orientación de los usuarios.

Los tinglados son parte de un módulo funcional que rige en la composición general del Muelle de Tablada, y que realiza la transición entre el río y la ciudad. La seriación contribuye a la imagen portuaria del conjunto, así como de su carácter escala industrial. Puede ser, sin embargo, un obstáculo para su habitabilidad al carecer de

En general, son un ejemplo de arquitectura industrial cuyo característico funcionalismo influenció a la arquitectura de la época. Pero su configuración original no es óptima para la adaptación a nuevos usos en términos de forma, de altura libre, de las instalaciones necesarias, o de condiciones para la iluminación natural.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	74/139



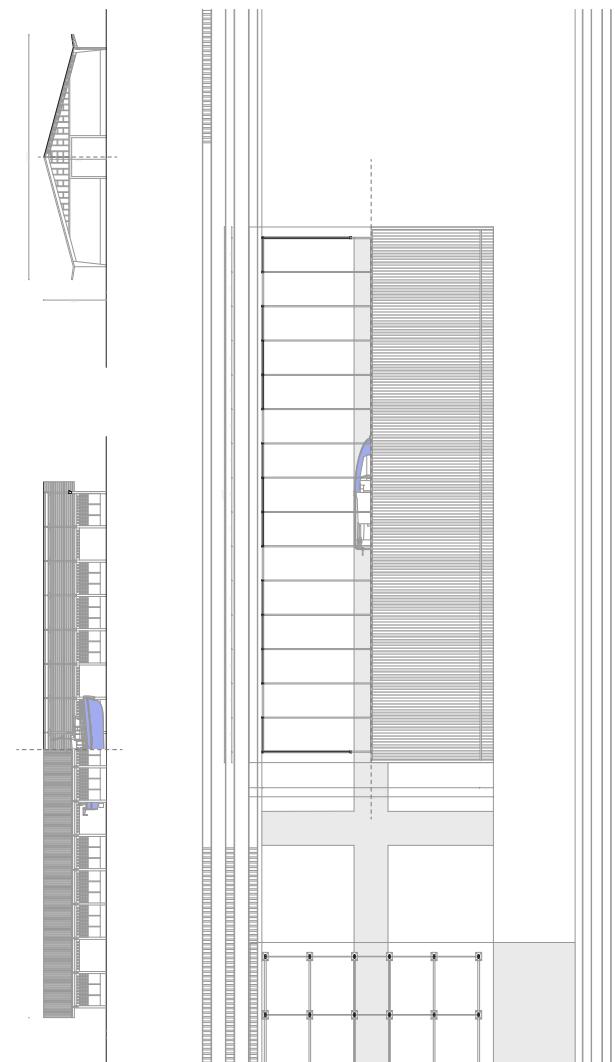


El Tinglado 5

El Tinglado 5 se construye en 1971, con posterioridad al resto de tinglados originales, y en claves muy distintas. Es una estructura metálica en vez de hormigón, y confía en catorce grandes pórticos simples de vigas aligeradas Boyd y apoyos de sección variable, a intervalos de 7 m. Sobre estos se dispone una cubierta ligera de nervaduras transversales y revestimientos de panel metálico. El resultado es una nave almacén de tipo basilical, de 43 m de luz y cubierta a dos aguas, alineada en dirección norte-sur. El edificio tiene una huella de 50 x 100 m, encerrando un gran único espacio de aproximadamente 6,50 m de altura mínima y 12 m de altura libre en su eje.

El edificio conserva determinados criterios compositivos, como son la alineación con el resto de tinglados; la conservación de la calle central adoquinada que, en sentido norte-sur, los atraviesa; y la correspondencia con el grupo de naves 7, aunque de una manera imperfecta.

Encierra un gran espacio único, con cuatro accesos en las fachadas laterales, posibilitando el tránsito movimiento transversal entre el Cantil y el ferrocarril, y un único gran acceso en cada una de las fachadas frontales, en continuidad con la calle que atraviesa longitudinalmente la zona de depósitos. El edificio en su mayor parte se encuentra en su configuración original, con la estructura en buen estado, si bien presenta importantes deterioros en los cerramientos y revestimientos.



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

DEBILIDADES:

El Tinglado 5 presenta una interesante estructura de acero que genera un gran espacio exento y muy versátil, e integrada en la ordenación general del muelle, aunque con claras diferencias con el resto de elementos.

POTENCIALIDADES:

El Tinglado 5 presenta una interesante estructura de acero que genera un gran espacio exento y muy versátil, e integrada en la ordenación general del muelle, aunque con claras diferencias con el resto de elementos.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	75/139





2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

Los Edificios Auxiliares

Se incluyen aquí una serie de edificios longitudinales alineados a la Avenida de Guadalhorce por su lado oriental, construidos para albergar locales, servicios y usos administrativos ligados a la actividad portuaria.

Estos edificios no son parte del planteamiento original del Muelle, sino que se construyendo para resolver las necesidades que se habían resuelto hasta entonces de manera orgánica, durante los años 1960. Se alineaban a la calle de servicio trasera a los grupos de naves, que fue accesible al público durante décadas. Tras la eliminación de la valla que la delimitaba, la calle resultante tiene aproximadamente 9 m de ancho, incluyendo una calzada central adoquinada de unos 3,75 m de ancho, una acera del lado de las hileras de edificios, y una franja para una línea de ferrocarril de

lado de las naves, estas últimas en mal estado de conservación.

Para su construcción, se ha ocupado parte de la franja de arbolado de este lado de la Avenida de Guadalhorce, de manera que en ocasiones apantan la visión de las fachadas de los grupos de naves desde la misma. Por otro lado, introducen una escala pequeña que genera variedad en la sección de la avenida.

De diseño estandarizado, estos edificios cuentan con una estructura de hormigón armado de una única crujía de 4,5 m de ancho, de 1 o 2 plantas de altura, y longitud variable. La fachada es de ladrillo visto en zócalos y pítreles, y enfoscado en las bandas intermedias, en las que se practican ventanas. Estas bandas están rematadas con un fino voladizo de hormigón de aproximadamente 50 cm. Las cubiertas son planas y no visitables.



61. Calle entre los Edificios Auxiliares y los Grupos de Naves



62. Dependencias de la Policía Nacional en uno de los Edificios Auxiliares

Los espacios interiores son de dimensiones utilitarias mínimas. Algunos de los edificios están ocupados, mientras que otros se encuentran en desuso, en diferente grado de deterioro, o incluso demolidos tras la modificación del ferrocarril del muelle.

La calle lateral definida por los Edificios Auxiliares marca la antigua área abierta al público, y cualifica la Avenida de Guadalhorce con situaciones variadas y espacios de escala intermedia.

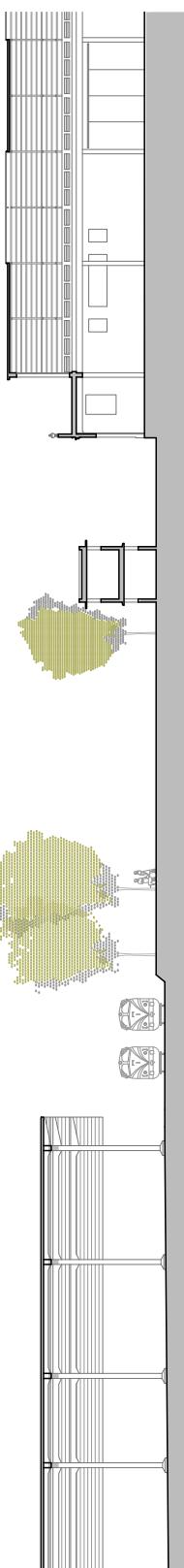
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	76/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



63. Sección de la Avenida de Guadalhorce, con los edificios auxiliares y la calle lateral a la derecha

POTENCIALIDADES:

Están vinculados a la ya desaparecida calle trasera de los grupos de naves, a cuya configuración contribuyen. Junto con ésta, introducen diferenciación y espacios de escalas intermedia y pequeña en el conjunto patrimonial, y cualifican la Avenida de Guadalhorce.



64. Restos de la antigua verja del recinto, junto a uno de los edificios auxiliares

DEBILIDADES:

Son edificios de escaso interés compositivo, o constructivo, siendo su calidad material limitada. En especial los espacios interiores pueden revelarse demasiado limitados para algunos usos.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	77/139





2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

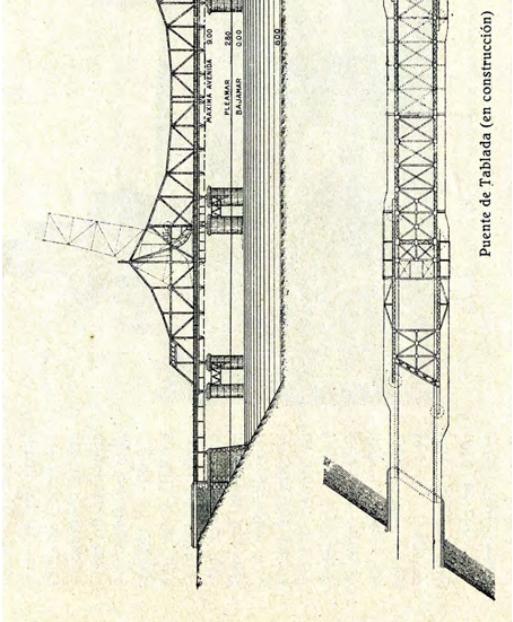
El Puente de Hierro

El puente de Alfonso XIII, conocido popularmente como puente de Hierro, es un puente levadizo para tráfico rodado, ferroviario y peatonal. Fue construido con motivo de la Exposición Iberoamericana de 1929, con objeto de restablecer la conexión entre el final de la avenida de las Riazas con Tablada tras la apertura del Canal de Alfonso XIII. Fue diseñado por José Delgado Brackenbury, siguiendo la patente de la empresa Scherzer Lift Bridge Co. de Chicago.

El puente constaba de una estructura de perfiles de acero dulce con juntas robionadas apoyada en

estribos de mampostería y cuatro pares de pilas sobre el lecho del río. Los dos apoyos centrales dejaban un vano de 56 m sobre el que se extendían dos voladizos simétricos soportados por estructuras en ménsula; los tramos adyacentes, con vigas de celosía, tienen una luz de 36,7 m, y los dos exteriores con vigas de alma llena, 20,0 m. La longitud total es de 169,4 m; el ancho de calzada es de 8,0 m, más dos aceras de 1,5 m. En la actualidad, se conservan los tramos levadizos y los dos adyacentes.

Tras su desmantelamiento, el puente se encuentra depositado en un espacio de ribera que por



Puente de Tablada (en construcción)

65. El proyecto del "Puente de Tablada" (sic), publicado en la Revista Ibérica nº 394 (1921)

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

falta de ocupación ha quedado en condiciones seminaturales. El espacio queda entre la orilla del canal de Alfonso XII y la vía del ferrocarril y acceso a la Avenida de Guadalhorce por el sur. Tiene unas dimensiones aproximadas de 200 m por 90 m. Su topografía varía entre los 11 mismos y la cota de la lámina de agua. Las cotas superiores se concentran al norte y sur de la parcela, quedan la parte central más deprimida, con cotas en torno a los 8 m. En el encuentro con la orilla la pendiente es más pronunciada, y termina en una consolidación a base de elementos prefabricados, configurando un punto de fácil acceso a la lámina de agua.

El puente se encuentra alineado a la orilla, en sentido norte - sur, apoyado en sus extremos y salvando una pequeña escorrentía. También se encuentra enfrente de la Dársena del Batán, en un punto particularmente privilegiado en cuanto a vistas sobre la actividad portuaria.

La vegetación de mayor porte, compuesta principalmente por eucaliptos plantados en la segunda mitad del siglo XX, se encuentra en concentrada en la esquina noreste, donde también hay restos de un pequeño embarcadero. El resto contiene vegetación arbustiva y rastreña, incluyendo especies de ribera autóctonas de crecimiento espontáneo. No está integrada en ningún recorrido peatonal claro, a pesar de su proximidad al extremo del parque del Guadaira y el barrio de Helípolis.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	78/139

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



Vistas sobre la Dársena del Batán

POTENCIALIDADES:

Es un espacio en estado seminatural, con capacidad como espacio de ocio y para la continuidad ecológica; para el contacto con la lámina de agua, y para las vistas sobre la dársena del Batán y el puerto de contenedores.

DEBILIDADES:

Se encuentra o bien alejado o bien separado de los principales espacios urbanos a nivel peatonal, así como de las principales infraestructuras verdes de su entorno.



68. El Puente de Hierro, en su ubicación actual

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	79/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Grúas y norayes

Las grúas y los norayes del muelle son elementos singulares que contribuyen al fuerte carácter industrial y portuario del Distrito Portuario. Ambos grupos se encuentran en el Cantil, y junto con el mismo, y los tinglados, aportan las imágenes más icónicas del muelle.

Las grúas que se conservan son eléctricas, de pórtico sencillo y brazo nivelado o "luffing". Son automóviles, se desplazan sobre el grupo de raíles que discurren por el borde del cantil. A finales de los 1970 el muelle en su conjunto llegaría a contar con unas veinticinco grúas eléctricas de diversos tipos, de los fabricantes Zorroza, B.W., Grasset y Omega. Este número se redujo paulatinamente hasta las cinco actualmente existentes, de las cuales sólo dos están en uso, quedando las otras tres agrupadas entre ambas.

El conjunto de norayes para el amarre de embarcaciones está compuesto por treinta y ocho unidades, distribuidas por el borde del Cantil, a razón de uno cada dos vanos del muro de contención, coincidiendo con los machones de los que arrancan los arcos. De fundición, están numerados en el alzado del Cantil con tipografía blanca pintada sobre cuadros negros, y también en bajorrelieve y pintura blanca sobre el mismo noray. Se han perdido cuatro de los cuarenta y dos norayes originales.

Avenida de las Razas

Fue abierta siguiendo el trazado del antiguo camino del Batán, tras la apertura del Canal de Alfonso XIII, por cuyo muro de defensa discurre. Fue como uno de los principales vianos del sector sur de la Exposición Iberoamericana. Se planteó además como vial articulador del crecimiento en ensanche de Sevilla hacia el sur a partir 1929, junto con la Avenida de la Palmera. Entre ésta y el río se planteaba una trama paralela al canal de Alfonso XIII en la que eran protagonistas las avenidas de Las Razas y de Reina Mercedes. El barrio de Heliópolis al sur, y los jardines de las Delicias al norte son los principales hitos que definían la avenida.

Tras la exhibición, la consolidación de una trama urbana quedó en cierta medida frustrada, quedando Las Razas muy ligada al tráfico generado por las infraestructuras portuarias. Con la construcción de los puentes del Centenario y de las Delicias, la avenida adquiere funciones de distribución y de incorporación a la circunvalación SE-30 en su mitad más septentrional, como conexión intersectorial, y como salida del tráfico local hacia la Palmera y las Delicias.

Se trata de una vía de 2,3 km de longitud, de doble carril en cada sentido, sin realmente calidad urbana en su sección sur, hasta la intersección con la calle Tarifa. Entre este punto y el Puente de las Delicias existen acerados laterales y un arbolado de entidad, y la fachada oeste mantiene una cierta continuidad, con edificios y alineaciones



69. Grúas del distrito urbano portuario



70. Norayes del distrito urbano portuario

POTENCIALIDADES:

Poseen un fuerte carácter portuario y son elementos muy identificables. En el caso de las grúas, por su porte, son hitos paisajísticos de primer orden.

DEBILIDADES:

Son elementos que precisan de mantenimiento, y ofrecen pocas posibilidades de uso alternativo al original, para su puesta en valor. En el caso de las grúas, además pueden precisar de medidas adicionales de seguridad.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	80/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

claras, ausente en el lado oriental. Esta situación se corrige al norte del cruce con la calle Pérez de Rivera, con fachadas bien definidas ya a ambos lados. Este tramo tiene cinco carriles en total, además de espacio de aparcamiento, lo que deja unos acerados insuficientes. Los accesos principales son desde la SE30, las calles Pérez de Rivera y Prof. García González y la Avda. de la Palmera a través de la glorietas de Méjico.

Los hitos dominantes son sin duda los grupos de naves de la acera occidental. Al noreste, se encuentra además la sede de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Sevilla (SESTISE), edificio de principios de los años 1950. Contribuye a la misma con un patio central abierto a fachada, y un arbolado considerable en la parcela, así como con dos excelentes bajorelieves obra de Manuel Echegoyán, que retratan a los trabajadores del Puerto.

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

POTENCIALIDADES:

Una vía histórica en el proceso de formación del ámbito, con gran potencial de estructuración.

DEBILIDADES:

Irregular en su calidad ambiental, y con un espacio peatonal insuficiente, en la que no destacan los principales hitos patrimoniales.



71. Plano de las conexiones del ámbito



72. Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto



73. Bajorrelieves obra de Manuel Echegoyán

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	81/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

El acceso sur

Este es un espacio al sur del muelle que ha permanecido vacante, condicionado por la necesidad de espacio del ferrocarril para dividirse en los ramales que discurren por la Avenida de Guadalhorce y el Cantil. Aquí se encontraba el extremo sur de dicha avenida, que originalmente era en fondo de saco. Con la construcción del puente del Centenario y la variante de Cádiz, el Puerto concentró en este punto el acceso principal al recinto desde el nudo de la Avenida de las Razzas. El resultado es un espacio desarticulado en su configuración que media entre la clara composición del muelle, y la parcela en la que

está depositado el puente de Alfonso XIII, que ha conservado un carácter seminatural. Además de la perspectiva sobre la Avenida de Guadalhorce, que es claramente dominante, hay una serie de elementos clave que caracterizan este espacio. El principal aspecto es que el ámbito ha conservado un espacio de contacto con la lámina de agua, frente a la dársena del Batán, cuya orilla se consolidó mediante una contención ligera y un grupo de eucaliptos de considerable volumen. Este recinto, excepto en los primeros metros desde la orilla, tiene un pavimento de hormigón en mal estado de conservación, algunas construcciones auxiliares de escasa entidad, y



servía principalmente como patio de maniobras, para acceder al Cantil por su extremo, y para el uso del silo.

El tercer elemento principal es la nave y edificio de oficinas de Frigodocks. Siendo de carácter meramente industrial, por su envergadura y altura tiene la virtud de focalizar las perspectivas hacia el acceso, y de rematar la sucesión de grupos de naves, con las que queda alineada. Finalmente, la garita de control de acceso tiene una interesante solución de cubierta de losa de hormigón visto con pilares centrados en cada borde.



POTENCIALIDADES:

Es un espacio en gran medida disponible, clave en la conexión de la zona patrimonial con el resto del Distrito Portuario, con características de interés patrimoniales más que subsidiarios como una orilla accesible con cierto grado de naturalidad.

DEBILIDADES:

Se encuentra en general poco cualificado, sin contener valores patrimoniales más que subsidiarios de los espacios adyacentes.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	82/139





APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GERENCIAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS

17 JUNIO 2024

CON REFERENCIAS FIRMADAS

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA.

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

La Avenida de Guadalhorce

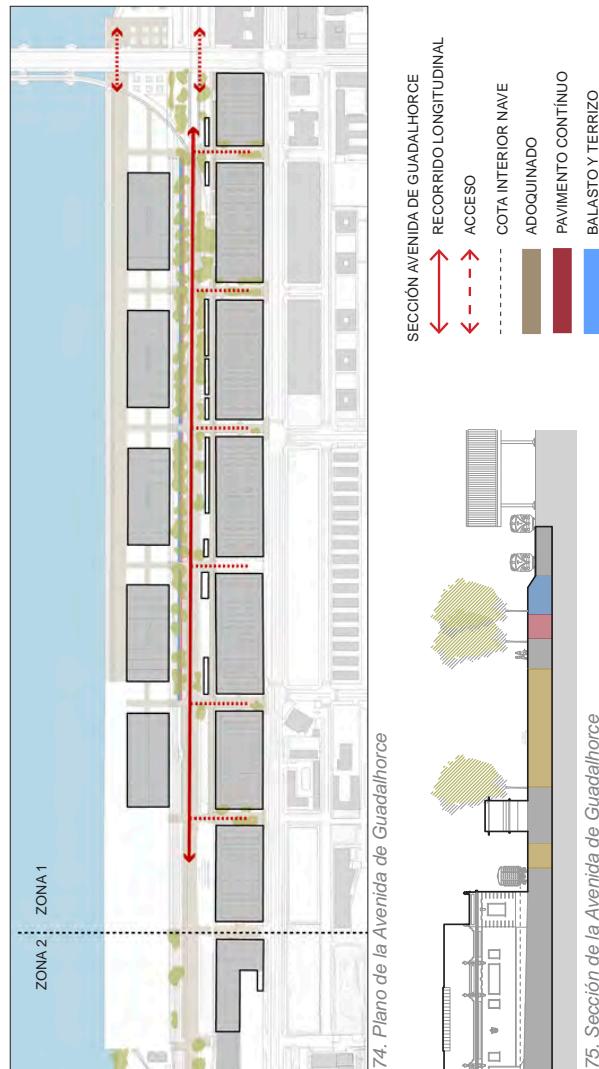
La Avenida de Guadalhorce es una vía en la que se mezcla una vocación urbana y de comunicación y servicio para las operaciones portuarias. Se trata de una vía recta de 1,2 km en dirección norte-sur. La sección tiene 54 m de ancho y salva un desnivel de aproximadamente 1,10 m en dirección perpendicular al Canal de Alfonso XIII.

La cota inferior la ocupa una vía doble de ferrocarril, adosada a los tinglados, formando una trinchera de unos 21 metros de ancho, adoquinada

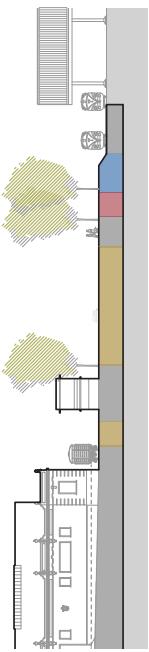
en su alineación oriental. El carril central es de unos 15 m de ancho y se encuentra pavimentado con adoquín de Gerena. Una tercera banda, de unos 18 m de ancho, queda adosada las fachadas interiores de los grupos de naves, contiene arbolados, edificaciones auxiliares que definen una calle paralela también adoquinada, áreas de aparcamiento y maniobra, y una vía adicional de ferrocarril.

La avenida se prolongó hacia el sur a medida que se desarrollaba el Muelle de Tablada, configurando el eje central del conjunto. Por su

ZONA 2 ZONA 1



74. Plano de la Avenida de Guadalhorce



75. Sección de la Avenida de Guadalhorce

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

función original, es a la vez flexible y compleja en su formalización pero, precisamente por su carácter portuario e industrial, en la actualidad carece de la escala, el mobiliario y los niveles de confort de un espacio urbano; la alineación de edificios auxiliares ha tenido la virtud de introducir una escala intermedia en su sección. Actualmente no tiene acceso público, y con la construcción del puente de las Delicias se cercenó su principal conexión histórica con los parques de la Exposición Iberoamericana y con el resto de muelles urbanos y la ciudad.

POTENCIALIDADES:

Es un espacio singular en el sur de la península, cuyas características son la regularidad del trazado, dimensiones generosas, y una alta cualificación arquitectónica. Es el eje principal del conjunto patrimonial, del cual mantiene una visión abarcadora en todo momento.

DEBILIDADES:

Por su escala, requiere de importantes recursos para dotarla de calidad urbana, confort, y capacidad para representar los valores que rigen el desarrollo del Distrito Portuario; así como para reconfigurar las conexiones urbanas en sus extremos.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	83/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

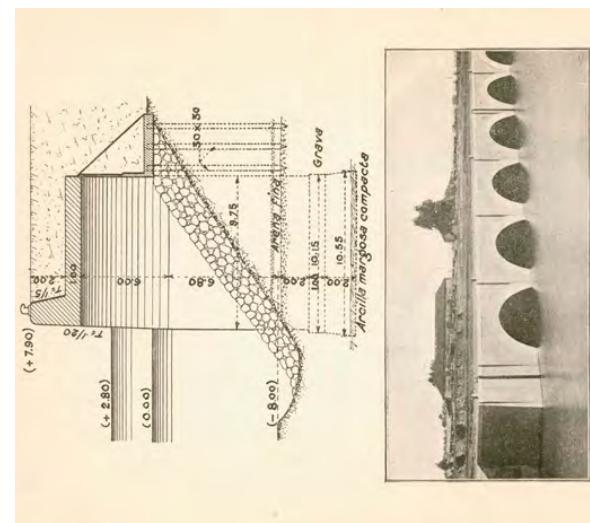
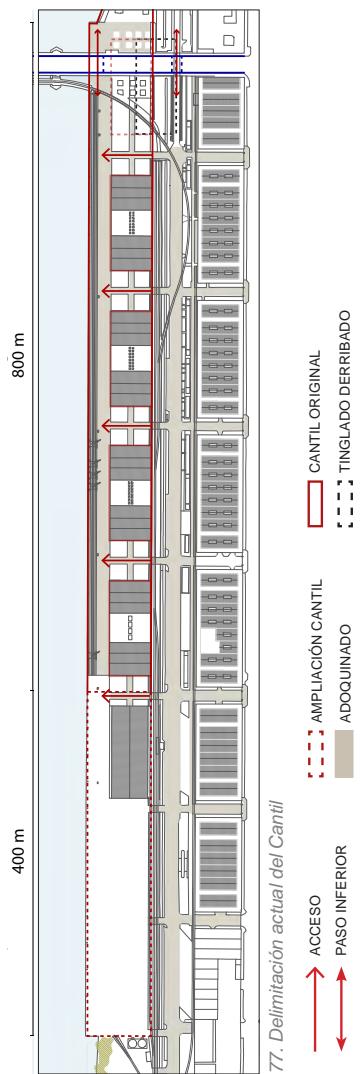
El Cantil

“El Cantil” comprende el muro de atraque de návios y andén de costa para carga y descarga. El muelle original, construido bajo el Plan Molini, tiene 800 m de longitud, y está construido con un sistema mixto de hormigón y fábrica, aligerado con bóvedas de medio punto que soportan parte de la plataforma y el cantil. Con posterioridad se añadieron 400 m más por el sur, esta vez con una solución convencional de muro de hormigón.

En su configuración actual, el extremo norte del Cantil se encuentra atravesado por el Puente de Las Delicias, reduciendo su longitud funcional. Las conexiones por este extremo, como en el caso de la Avenida de Guadalhorce, se practican por debajo de dicho puente. El firme se eleva unos 5 m sobre la lámina de agua, sin elementos de acceso a la misma. La banda adyacente al canal, de 10,50 m de ancho, está destinada al movimiento de las grúas. La interior, de 15,50 m, que conserva el revestimiento original de adoquín de Gerena

y es para carga y descarga, maniobra y acceso a los tinglados. Entre éstos quedan libres patios de maniobra aproximadamente cuadrados de 48 m de lado, con un crucero también de adoquín en el encuentro entre las calles transversales hacia las Razas, y la longitudinal que atraviesa el conjunto de tinglados por sus centros.

La principal característica compositiva del cantil es la formalización de la contención, siguiendo el modelo de Budeos con objeto de economizar en materiales. El resultado es singular en el conjunto



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

de muelles de la ciudad, en particular en relación a las siluetas de los tinglados, a las grúas y los norayes y contribuye a su imagen enormemente representativa. El cantil es accesible principalmente en sentido transversal, desde la Avenida de Guadalhorce, y a través de los "patios" entre los tinglados, sin una verdadera vocación de establecer conexiones urbanas o funcionales por sus extremos.

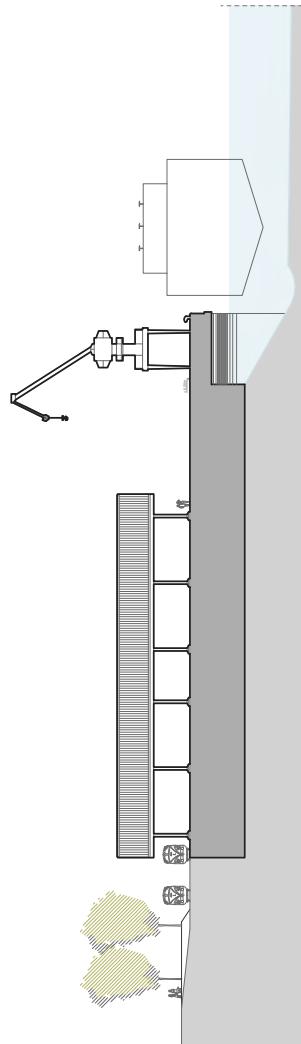
Al sur del tinglado 5 el Cantil desarrolla un ancho de aproximadamente 76 m. Al norte ha quedado un espacio vacante, adyacente al puente de Las Delicias, tras demoler uno de los grupos de tinglados. Este espacio tiene aproximadamente 120 m en dirección norte-sur. De oeste a este, abarca desde la lámina de agua, donde tiene lugar el atracaje de remolcadores, hasta la Avenida de Guadalhorce. Al norte del trazado del ferrocarril, se han ajardinado los espacios inmediatamente adyacentes al puente, con palmeras y parterres ornamentales que se extienden hasta la línea de árboles de la Avenida de Guadalhorce.

POTENCIALIDADES:

El Cantil representa una gran superficie, situada entre la lámina de agua y la Avenida de Guadalhorce, con una alta calidad material y un importante papel en el paisaje fluvial, con capacidad para acoger diversos usos adicionales al portuario, y grandes espacios disponibles al norte y al sur.

DEBILIDADES:

Debido a su uso original, presenta una habitabilidad reducida, una escala difícil de abarcar, tiene difícil acceso a la lámina de agua, y sus principales conexiones espaciales son perpendiculares al canal en vez de por los extremos norte y sur.



79. Sección del Cantiil



81. Espacio vacante, al norte del Cantiil, con el trazado del ferrocarril en primer plano



81. Paso por debajo del Puente de las Delicias

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	85/139



2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

Extremo del Cantil y conexión con Las Delicias

El espacio entre los muelles de Tablada y de Las Delicias estaba en gran medida condicionado por las comunicaciones que en él confluyan. De este punto arrancaba el Puente de Alfonso XIII para conectar con la Avenida de Molini, y por otro lado era atravesado por el ferrocarril del Puerto para conectar ambos muelles. Este último, y obligaba pasaba en trinchera y túnel bajo los viales anteriores, y obligaba a conformar un nudo de tráfico que rodeaba el actual edificio de la sede de la APS.

Tras el desmantelamiento del puente, este nudo ha perdido su función, quedando parte del viario como acceso a los edificios de la APS, Capitanía Marítima y Comandancia Naval. Al no necesitarse la conexión con el resto de la avenida de

Guadalhorce al sur, se ha configurado una rotonda donde realizar el giro de este fondo de saco. Las vías de ferrocarril también se han desmantelado, quedando parte sus huellas, pero se ha rellenado el paso subterráneo. Los edificios de Correos y de la Agencia Tributaria completan el sector. La Avenida de Guadalhorce, que anteriormente continuaba hacia el norte entre el Muelle y los jardines de Las Delicias, queda ahora cortada en la Avenida de Molini. Al este se encuentran los edificios arriba mencionados, a excepción de la Capitanía Marítima, cuya fachada remata el extremo del cantil. El resto del espacio al oeste, que como resultado de ha sido objeto de ajardinamiento en su parte sur, conservando la vegetación de mayor porte. Esta zona tiene acceso a la lámina de agua, con un pequeño pantalán, y vegetación de ribera.



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Al norte se ha urbanizado como plaza, en la que se ha situado la antigua grúa del Muelle de Nueva York. El sector acaba en la trasera del Acuario de Sevilla, y separado del Parque de Las Delicias por el vial de acceso motorizado a dicho acuario, resto de la Avenida Santiago Montoto, así como la valla perimetral de los jardines.

POTENCIALIDADES:

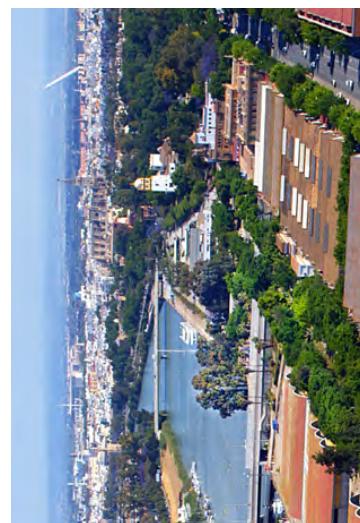
Sector con amplios espacios arbolados que conecta la Avenida de Guadalhorce y el Parque de Las Delicias, con acceso a la lámina de agua, y arquitecturas de calidad.

DEBILIDADES:

Barreras a la conexión funcional, peatonal y ecológica.



83. Plano del exterior del Cantil por la conexión con Las Delicias



82. Oportunidad para la conexión ecológica

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	86/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

La situación actual es de desorden sobrevenido por las diferentes operaciones que ha sufrido el espacio. Principalmente, son la sustitución del Puente de Hierro por el Puente de las Delicias y la construcción del Acuario de Sevilla los que han introducido las principales distorsiones, pero es necesario tener en cuenta que la situación original no era de completa integración.

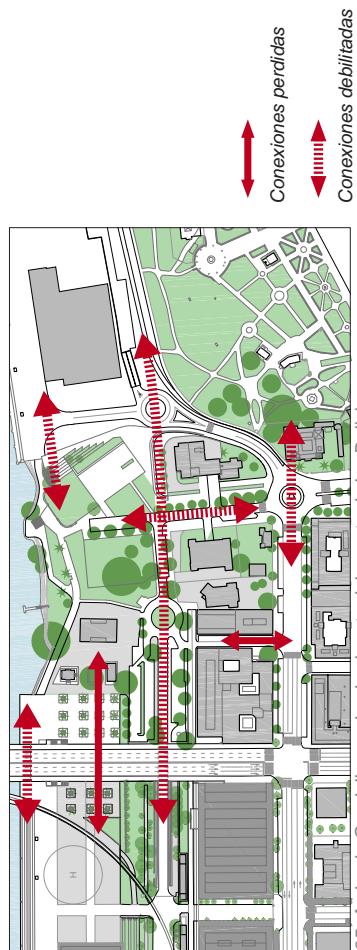
En este sentido, el cantil no tenía vocación de continuar por el norte hacia el Muelle de Las Delicias, y el espacio de ribera intermedio es residual. Por esta razón ha permanecido en un estado más natural, lo que en la actualidad constituye una potencialidad para potenciar las conexiones ecológicas, así como el acceso público al río. El cantil quedaba rematado espacialmente por la fachada del actual edificio de Capitanía Marítima. Esta relación ha quedado completamente eliminada por la construcción del Puente de Las Delicias.

La principal conexión norte-sur recaía en las Avenidas de Guadalhorce y de Las Razas. La primera, sin embargo se veía obligada a atravesar un nudo de tráfico relativamente complejo para continuar por la vía de Santiago Montoto, adyacente al Muelle de Las Delicias. En cualquier caso, mantenía perspectivas visuales claras que permitían la una percepción estructurada de los espacios. Estas relaciones visuales, de nuevo, se han visto eliminadas con la construcción del nuevo puente y el soterrado de la avenida a su paso. Más al norte, este mismo eje se ve interrumpido por los accesos traseros de vehículos al edificio del Acuario.

Las Razas mantiene una relación más clara con el Parque de Las Delicias, cuya vegetación focaliza su perspectiva sur-norte, junto con el pabellón de Marruecos, actual sede del Servicio de Parques y Jardines del Ayuntamiento. La rotonda de

acceso a la glorieta de Méjico en cierta medida evita que esas relaciones se manifiesten en una conexión peatonal clara, y los cerramientos del recinto portuario también contribuyen al carácter excluyente del conjunto.

Como resultado a esta falta general de accesibilidad y de referencias de los espacios en su entorno, así como de algunas edificaciones residuales, el interior del sector resulta inhóspito. Esto a pesar de su muy buen estado y de contar con amplios espacios libres, una vegetación de excelente porte y un punto de acceso a la lámina de agua. La incorporación de estos espacios en la trama urbana requiere de abrir el sector, tanto recuperando y potenciando las conexiones norte-sur, como permitiendo la permeabilidad en sentido perpendicular al río, eliminando cerramientos y evitando los recorridos en fondo de saco.



84. Avda. de Guadalhorce desde el norte del puente de las Delicias



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	87/139

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

Las calles transversales

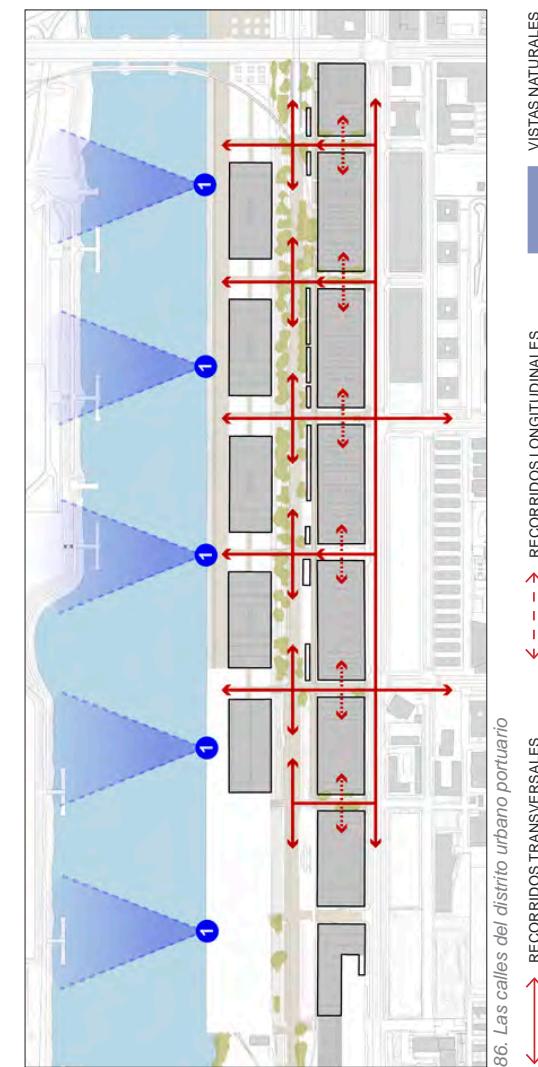
La modulación del muelle de tablada genera unidades funcionales que dejan entre ellas las calles transversales de unos 20 m de ancho. Estas abarcan desde la avenida de las Razzas hasta el cantil, donde desembocan en los patios de maniobra laterales de los tinglados, pero se veían interrumpidas por el cerramiento de la zona aduanera, que se encontraba originalmente en el borde oriental de la avenida de Guadalhorce. Así, hasta fecha reciente, por estas calles el público podía acceder a las calles traseras a los grupos de naves. El control de acceso se situaba en

esta intersección, con cancelas en la verja del perímetro portuario, en ocasiones flanqueadas de sencillas garitas para los vigilantes. Con el desmantelamiento de la antigua valla y la instalación de nuevos cerramientos en la fachada a las Razzas, estas calles han quedado cerradas al público y son utilizadas principalmente para acceder a los grupos de naves por sus fachadas norte y sur. El funcionamiento de los grupos de naves, por tanto, ya no es transversal, entre las dos avenidas, si no que las calles transversales dan acceso a las naves por sus ejes longitudinales. En cualquier caso, las calles transversales continúan



siendo subsidiarias de la avenida de Guadalhorce en su papel de eje vertebrador del ámbito.

Las calles constan de una calzada central de entre 10 y 13 m de ancho, revestida con adoquín de Gerena, y acerados laterales. Estos últimos se encuentran en muy mal estado de conservación. Las calles primera, segunda, tercera, quinta y sexta cuentan además con arbolado en diferente estado de consolidación. En las calles primera y segunda hay morenas, naranjos en la tercera, y fresnos en la quinta y la sexta. Estos cambios en la vegetación contribuyen a generar una imagen característica para cada una de las calles, y a



POTENCIALIDADES:

Calles de amplias dimensiones y calidad material, que se pueden recuperar para articular los principales accesos al ámbito del Distrito Portuario, apoyar a la Avenida de Guadalhorce como eje principal, y cualificar el contacto con la Avenida de las Razzas y con el entorno urbano inmediato.

DEBILIDADES:

La escasa diferenciación entre las calles va en detrimento de su capacidad de jerarquizar y facilitar la orientación de los usuarios.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	88/139

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO



establecer una diferenciación entre los espacios y edificios. En este sentido, cabe destacar la irregularidad en la configuración de las fachadas de los grupos de naves a estas calles, en las que se han practicado accesos y huecos según las necesidades, incluyendo los de los grupos 4 y 5, de conexión con el pasaje de Oriente y que se cegaron al concluir la EIA de 1929. Esta calle, la cuarta, es la única que no está adoquinada. Las calles tercera y quinta se alinean con las calles Pérez de Rivera y Profesor García González, respectivamente, vías principales del distrito de Reina Mercedes desde su planteamiento para la EIA, y de las cuales son contemporáneas.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	89/139





Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	90/139



2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4, AP-11 y AL-9



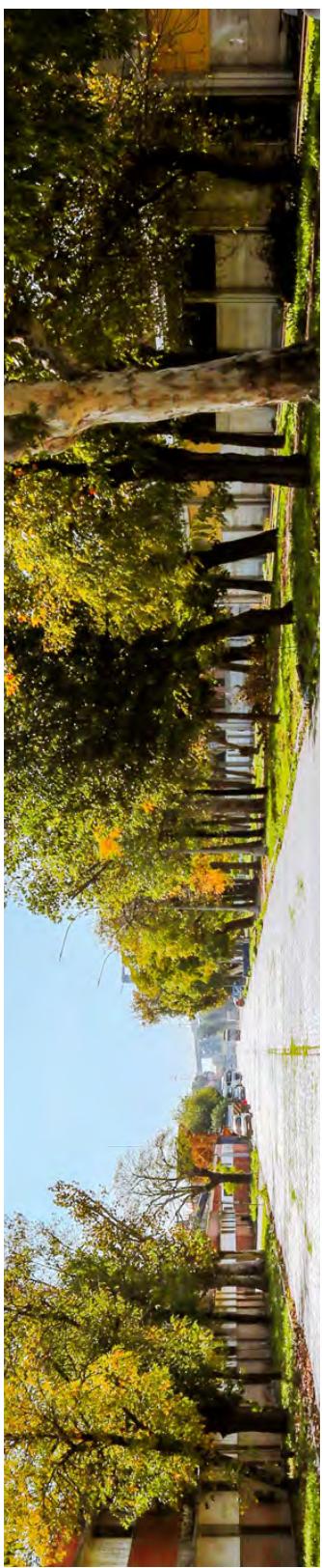
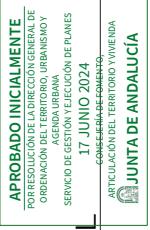
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	91/139



2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



87. Avenida de Guadalhorce

2.4.1. INTRODUCCIÓN

En esta sección se procede a un análisis de la inserción Distrito Portuario en su entorno, tanto a nivel de relaciones visuales como en las infraestructuras verdes y azules. Estas se articulan en torno a cuatro dimensiones fundamentales que rigen la percepción del ámbito portuario del Muelle de Tablada.

La primera de ellas se explora la posición del Muelle de Tablada en el contexto del paisaje fluvial de Sevilla, y en concreto de los muelles urbanos, puentes e hitos territoriales que lo definen y marcan sus ritmos. La segunda dimensión a considerar es la relación que establece el ámbito con su entorno espacial más próximo, con particular atención a las relaciones visuales que se establecen y que tienen un papel preponderante a la hora de configurar la

percepción del lugar en el conjunto de la ciudad. Estas relaciones son bidireccionales, de manera que se cualifican las vistas desde y hacia el ámbito.

En tercer lugar, se presta atención a la percepción del ámbito desde su interior. Se trata aquí de qué elementos son protagonistas en la configuración de esta percepción, y qué carácter les confieren a los diferentes sectores del distrito. También se refiere a la identidad del ámbito en lo concerniente a su proyección futura y capacidad para representar los valores del Puerto de Sevilla. Se hace hincapié por tanto en la continuidad y reaffirmación de los valores identitarios, así como en los espacios indeterminados en los que hay potencial para dar forma a un paisaje nuevo y actualizado.

Finalmente, se señalan las principales masas y conjuntos de vegetación que se localizan en el ámbito, cómo se distribuyen y en qué grado de consolidación se encuentran, más allá que como recursos visuales, también para la biodiversidad, la conectividad ecológica y el confort. Aquí, se explora la presencia de vegetación en los espacios del ámbito, que, a pesar de ser un paisaje de carácter eminentemente artificial, contiene áreas con características naturales que le confieren una relevancia potencial entre las infraestructuras verdes y azules de la ciudad.

Esta sección analiza la inserción en el entorno a nivel perceptivo y natural, y las zonas cuyas características dicten diferentes principios y estrategias de intervención.

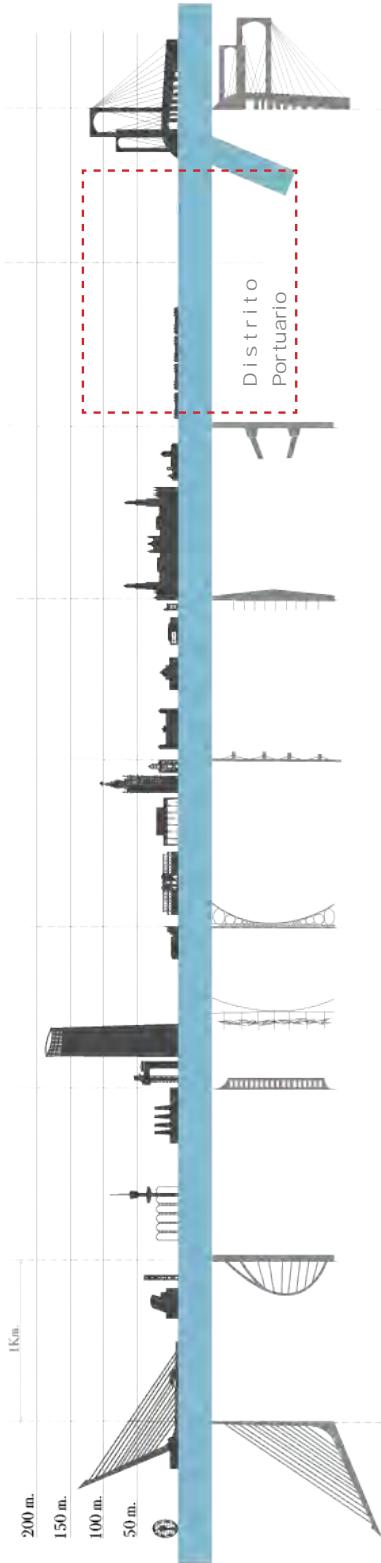
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	92/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL



2.4.2. EL DISTRITO PORTUARIO EN LA DÁRSENA DEL GUADALQUIVIR

En el cauce urbano del Guadalquivir se da una secuencia de hitos que estructuran la percepción, y que ha sido fruto del proceso histórico de uso y aercamiento al río por parte de la ciudad. Estos hitos son:

- Elementos horizontales:** los puentes, muelles y edificios representativos de poca altura.
- Elementos verticales:** la Torre del Oro, el Altozano, la plaza de Cuba, la torre-mirador Schindler, incluso los puentes del 92, que tienen una fuerte presencia en el paisaje.

Estos elementos marcan la incorporación de la orilla del río a la ciudad, especialmente de los muelles, desde el de la Sal hasta las Delicias o, en la orilla opuesta, el de Triana.

En la secuencia de espacios fluviales de Sevilla, este es el sector menos prominente visualmente, al no contar con hitos visuales claros en sus más de 2 km de longitud. Aunque sí cuenta con un perfil altamente reconocible en su mitad norte, gracias a las soluciones formales del Cantil y de los tinglados, el extremo sur del Muelle de Tablada queda disuelto en una cierta indeterminación, para dar paso a una orilla irregular, diferenciada, y con características de periferia.

La integración del Distrito Portuario en la ciudad

pasa por mejorar su presencia en la ciudad en

tanto espacio fluvial y espacio portuario, conser-

vando sus señas de identidad, así como introdu-

ciendo elementos de referencia que focalicen la percepción tanto desde los espacios de ribera como desde las infraestructuras, los distritos colindantes y el propio interior del Distrito.

POTENCIALIDADES:

El Distrito Portuario presenta las condiciones para generar un nuevo paisaje a nivel de ciudad.

DEBILIDADES:

La ausencia de hitos claros en gran parte de su extensión detrás de su presencia y representatividad en el paisaje fluvial y urbano.



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	93/139



2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

2.4.3. APROXIMACIONES VISUALES AL AMBITO

El Muelle de Tablada es ámbito portuario portador de gran carácter y singularidad, con diversidad de edificios, estructuras y espacios libres, ligados además a un momento histórico de expansión del puerto y la ciudad. Son escenas muy asentadas en el imaginario de la ciudad:

- Principalmente desde el puente de las Delicias, y anteriormente desde el puente de Alfonso XIII.

88. Puntos de vista del distrito urbano portuario desde el exterior



89. Vista 1, el distrito portuario desde el puente de las Delicias



90. Vista 2, el distrito portuario desde el puente del Centenario

Las visiones más características del Distrito Portuario son las que del frente del Muelle se obtienen desde los puentes de Las Delicias y del Centenario.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	94/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

17 JUNIO 2024 2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL



91. Vista 3, el distrito portuario desde la Dársena del Batán



92. Vista 4, el distrito portuario desde los depósitos

- El Puente del Centenario no sólo es uno de los principales puntos desde los que se percibe el Muelle. Como hito paisajístico de primer orden a escala metropolitana, focaliza las vistas desde un gran ámbito espacial hacia el extremo sur del Distrito Portuario. Dominan así las vistas desde el parque del Guadaíra y desde la dársena del Batán, al otro lado de la lámina de agua.
- Las calles transversales a Las Razzas introducen también relaciones muy directas entre el Distrito Portuario y el tejido urbano inmediato, del distrito La Palmera – Bellavista. Las principales y más profundas se establecen como convergencia de las calles Páez de Rivera y Profesor García González, que a su vez generan conexiones espaciales y visuales, ya más débiles, con la Avenida de Reina Mercedes

POTENCIALIDADES:

El Distrito Portuario contiene un paisaje industrial de carácter fuertemente portuario, de gran riqueza, visibilidad y arraigo en la ciudadanía.

DEBILIDADES:

Es un paisaje inacabado y progresivamente indeterminado en su sector sur.

El respeto a los valores paisajísticos puede limitar las posibilidades de la actuación, así como generar controversia en la ciudad.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	95/139



2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



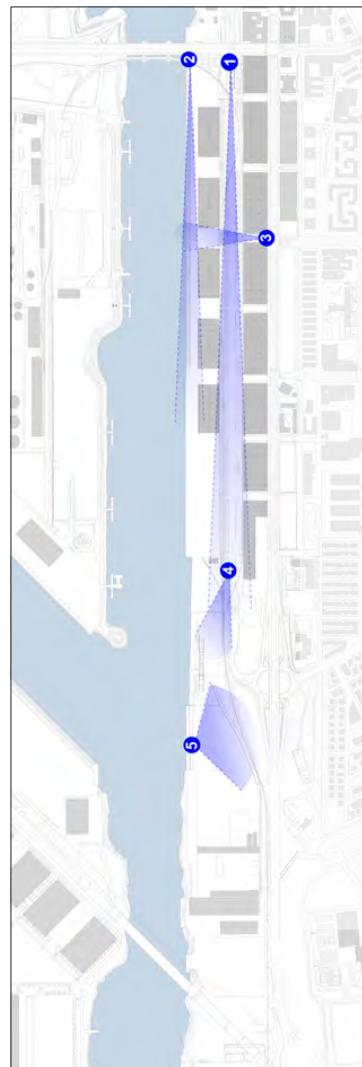
2.4.4. LA PERCEPCIÓN DEL INTERIOR DEL DUP

El DUP ha sido un espacio restringido a la ciudadanía a lo largo de su historia, de manera que no existen percepciones consolidadas de la mayor parte de sus ámbitos internos. Dentro del recinto portuario-aduanero existen tres zonas claramente diferenciadas en lo referente a sus características materiales y espaciales, a las vistas y relaciones que establecen con su entorno, y a su capacidad para acomodar usos y actividades típicas de espacios urbanos. También en lo respectivo a la presencia de vegetación, lo que repercute en su confort y habitabilidad.

Zona 1: El muelle de Tablada

La primera zona se corresponde con el sector norte del Distrito Portuario, y se caracteriza principalmente por la carga patrimonial y de identidad portuaria que soporta.

- Conserva una serie de elementos y estructuras prominentes y fácilmente identificables con la actividad portuaria. Se caracterizan por la repetición seriada de una sección tipo a lo largo del muelle que refuerza el carácter industrial del ámbito. Esta escala de los espacios industriales y su carácter seriado generan problemas de habitabilidad, a causa de las grandes distancias, la monotonía, la indiferenciación de los elementos, y carencias



93. Puntos de vista del distrito urbano portuario desde el interior



94. Vista 1, hacia el sur: Calzada Avenida de Guadalhorce



95. Vista 1, hacia el sur: Acerado Avenida de Guadalhorce



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	96/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

para su uso y disfrute peatonal. También, debido a su función y configuración histórica, no facilita el acceso a la lámina de agua.

- La avenida de Guadalhorce destaca como el espacio que recorre toda esta zona y permite su comprensión unitaria. Pero, al igual que el conjunto de edificios principales, carece de definición en la ampliación del muelle, al sur, perdiendo el arbolido y riqueza en la secuencia, y con edificios más disonantes con el conjunto.
- El cantil es el segundo gran eje de la Zona, el que contiene también los elementos más característicos del uso portuario, como las grúas y el conjunto de norayes, y el que linda con la lámina de agua. Cabe destacar el fuerte desnivel de más de 5 m con la misma.
- Ambos ejes longitudinales se ven atravesados por calles transversales que transcurren entre los edificios principales desde la Avenida de las Razas, y que establecen una relación entre la ciudad, el río, y la orilla opuesta como fondo.



96. Vista 2, hacia el Cantil



97. Vista 3, desde las calles transversales

POTENCIALIDADES:

Desde el Cantil se ofrecen vistas privilegiadas, tanto de los paisajes portuarios, como de zonas en estado natural y de la ciudad.

DEBILIDADES:

Al norte, las relaciones visuales con el resto de muelles y con el parque de las Delicias se encuentran parcialmente apantalladas.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	97/139

2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

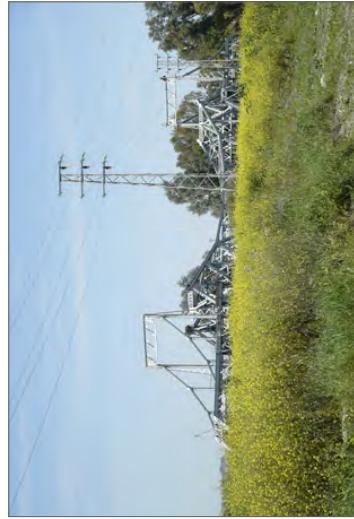
Zona 2: Zona de transición

En la segunda zona, las principales vistas se establecen con la avenida de las Razzas, en un tramo en que ésta ya pierde sus características urbanas. Es un conjunto de espacios que sufren de un alto grado de indeterminación, materialmente degradado, y con falta de hitos claros, a excepción del edificio de oficinas de Frigodocks.

- La supervivencia de algunas masas de vegetación de ribera, en particular al sur del cañil, es una característica esencial. Se conservan además grandes superficies de terreno natural en contacto con la lámina de agua.

Hacia el oeste, existen relaciones visuales claras con el parque de la Ribera del río Guadaira y con el barrio de Hellípolis, siendo las conexiones espaciales – a través del nudo vial - mucho más débiles.

- Hacia el este, en las vistas a través del río tienen un fuerte protagonismo la Dársena del Batán, el puerto de contenedores y los depósitos. El Puente de Alfonso XIII en su actual localización, hoy cerrado al acceso, puede actuar como un atractivo adicional y un elemento que qualifica las relaciones visuales sobre el río y el resto del puerto.



98. Vista 4, al puente de Hierro desde la Zona Homogénea 2



99. Vista 5, de la Zona Homogénea 3

Zona 3: zona de concesiones

La tercera zona, el sector más al sur del DUP no forma un conjunto con el Muelle de Tablada a nivel perceptivo. Su lógica de implantación, con grandes parcelas pasantes con frente al ferrocarril y al río, que se han ocupado de manera independiente por distintos concesionarios.

- Tiene un carácter eminentemente periférico y carece de hitos o referencias claras.
- Son, así, espacios amplios, con escasa cualificación y sin una impronta clara sobre el imaginario de la ciudad, que pueden permitir la introducción de usos, espacios e hitos nuevos con gran capacidad de establecer nuevas relaciones entre ciudad, puerto y río.
- Para ello, sería necesaria una mejor integración con los ámbitos urbanos adyacentes, hoy impedida por el cierre del área y la configuración actual de la avenida de las Razzas.

POTENCIALIDADES:

Las zonas de transición y de concesiones tienen vistas directas sobre la dársena del Batán, el funcionamiento del puerto, el parque del Guadaira y orillas en estado seminatural.

DEBILIDADES:

Estos espacios no son fácilmente accesibles, y existen obstáculos a la conexión ecológica con el Parque del Guadaira.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	98/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA IBÁRNA
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA



100. Plano de las Zonas Homogéneas

ZONA HOMOGENEA 1

ZONA HOMOGENEA 2

ZONA HOMOGENEA 3

Resumen de la zonificación

En el ámbito del Distrito Portuario se identifican tres zonas con características claramente distintas.

En la primera se concentra la mayor carga patrimonial y en ella reside en gran medida la identidad portuaria e industrial; la segunda zona constituye un importante capital natural que representa un recurso valioso para la habitabilidad; la tercera zona ha evolucionado con una lógica de desarrollos sencillos, inconexos, poco cualificados pero con gran potencial.

POTENCIALIDADES:

El Distrito Portuario contiene un paisaje industrial de carácter fuertemente portuario, muy visible y reconocible.

Hay disponibilidad de amplios espacios en los que reformular la relación entre la ciudad y el puerto, en una posición central a nivel metropolitano y en un entorno muy cualificado.

La escala de actuación representa una oportunidad para dotar al Puerto de Sevilla de notoriedad a nivel internacional.

DEBILIDADES:

Es un paisaje a veces duro, inacabado y progresivamente indeterminado en su sector sur.

El respeto a los valores paisajísticos puede limitar las posibilidades de la actuación, así como generar controversia en la ciudad.

El sector con más posibilidades de soportar una nueva imagen es a la vez el más alejado y desconectado de la ciudad.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	99/139



2.4.5. RECURSOS VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

2.4.5.1. RECURSOS VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

Existen cuatro zonas en las que se concentran las principales masas vegetales, las cuales a su vez que dan contenidas en, y contribuyen a caracterizar, las zonas identificadas en la sección anterior.

- En el muelle de Tablada, existen líneas de arbolado en la avenida de Guadalhorce y las calles transversales, con presencia de diversas especies. Se encuentran en diferente estado de conservación, carentes de un diseño unitario, y su densidad se reduce paulatinamente hacia el sur.

En las zonas de transición y de concesiones han permanecido algunas áreas en estado semiatural en contacto con la lámina de agua. La mayor población arbórea en estas orillas del canal está compuesta de eucaliptos de repoblación, especie invasora, mientras que las especies autóctonas son principalmente herbáceas y arbustivas de crecimiento espontáneo. Estas poblaciones vegetales contribuyen a la biodiversidad, tanto por su variedad como por ser el hábitat de diferentes especies de aves, anfibios, reptiles e insectos.

El conjunto, que en la actualidad adolece de diferentes barreras a la conectividad ecológica, ofrece la oportunidad de conectar y completar el anillo verde de Sevilla, apoyándose en los parques del Guadaíra, de María Luisa y de las Delicias.



101. Patrimonio Natural del Ámbito



102. Avenida de Guadalhorce



104. Puente de Hierro



103. Zona de transición

POTENCIALIDADES:
Existe un importante patrimonio natural que permite crear una infraestructura verde en todo el ámbito y mejorar la habitabilidad.

DEBILIDADES:
Las principales barreras están formadas por la avenida de las Razzas, que en el tramo adyacente al Parque del Guadaíra forma una potente barra espacial, y el Puente de las Delicias, que dificulta la relación con los espacios verdes al norte.

La calidad y conservación de la vegetación es variable y no existe un diagnóstico sobre su estado. Hay obstáculos a la conexión con el Parque del Guadaíra.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	100/139



2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4, AP-11 y AL-9



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	101/139





2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.5.1. INTRODUCCIÓN

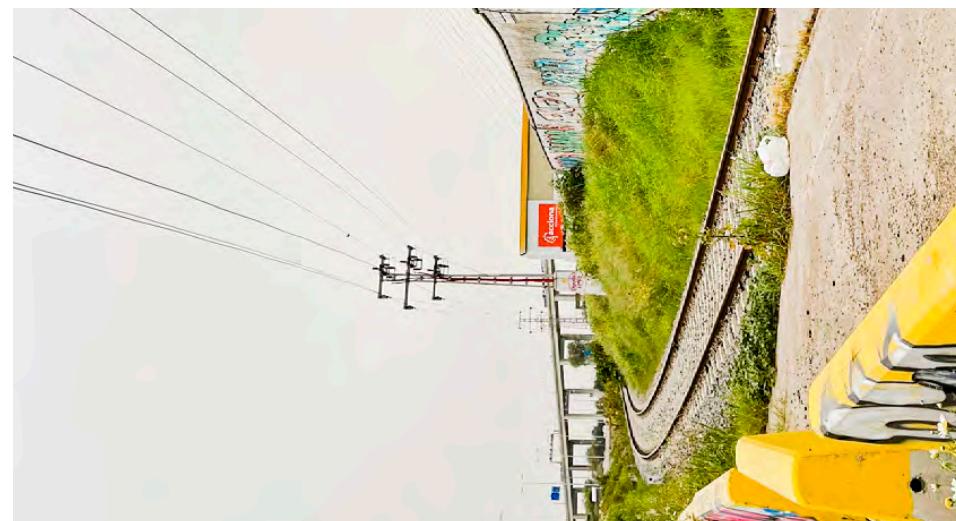
Para su análisis en el Distrito Portuario, las redes de infraestructuras que se han considerado, son las **redes básicas**, referidas a los servicios habituales en una ciudad. Redes de servicios presentes en suelos urbanos y gestionadas por compañías suministradoras.

Redes básicas de infraestructuras

Las redes básicas de servicios son aquellas infraestructuras que dan soporte funcional a un desarrollo urbano.

Las redes existentes en la zona del Distrito Portuario presentan en general un estado muy heterogéneo en la actualidad, tanto por sus trazados, como por su estado, cobertura e incluso sistema de gestión. Esta situación se debe, por una parte, al tratarse de una zona de la ciudad con un carácter relativamente marginal hasta no hace muchos años, en la que abundan los espacios vacantes y terrenos baldíos, y por otra, a la convivencia de redes gestionadas por las compañías suministradoras, con otros tramos de la APS, o heredadas de anteriores concesionarios de terrenos portuarios.

Esta situación, así como el hecho de que algunas de estas redes han sido ejecutadas y modificadas según necesidades a lo largo de los más de cien años de historia del muelle de Tablada, hace muy difícil contar con una planimetría exhaustiva y



106. Infraestructuras

102 Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4 y AL-9

Es copia auténtica de documento electrónico

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	102/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS



107. Redes de abastecimiento de agua

2.5.2. REDES BÁSICAS DE INFRAESTRUCTURAS

Redes existentes

Abastecimiento de agua

El abastecimiento de agua potable depende la sociedad municipal EMASESA. En esta zona de la ciudad la red pública tiene un trazado heterogéneo, con algunos tramos en punta, y zonas no cubiertas por la red.

Pueden distinguirse dos trazados según la jerarquía de la red:

- **Existe un trazado de arterias principales en el entorno,** por la avenida de Molini al norte, de Ø1300mm, y hacia el sur Ø3000mm proveniente de Reina Mercedes.

- La red secundaria, que en la zona norte abastece las naves de Las Razzas con un ramal Ø125mm de fibrocemento en punta hasta el último grupo de naves (Frigodocks), y los edificios residenciales de la calle Tarifa, que disponen de una red mallada Ø150mm de fundición. Además, en el extremo sur, la **zona sur de los Muelles están atravesados por una tubería Ø1600mm** de conexión entre los depósitos principales del Ca-

rambo y Adufe, que deberá tenerse en cuenta a la hora de ejecutar en la ordenación.

Dentro del ámbito de los Muelles la red de abastecimiento de agua potable es propiedad de la APS. La acometida a la red pública se encuentra al norte del muelle de Tablada y el trazado discurre por la AV. de Guadalhorce, prestando servicio a las edificaciones auxiliares, mallado con un ramal longitudinal próximo a la dársena, Ø150mm de fundición, que abastece los monolitos distribuidos a lo largo del muelle. A partir de este circuito, un ramal se prolonga en punta hasta la primera parcela de las concesiones al sur del puente de hierro.



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	103/139



2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



108. Red de saneamiento

Red de saneamiento

Al igual que el abastecimiento, la red de saneamiento de la ciudad pertenece a EMASESA, y no hay constancia de una red de saneamiento en el interior de los suelos portuarios, salvo algunas conexiones puntuales con la red municipal. La red pública es de tipo unitario (no hay separación de aguas pluviales).

Cabe distinguir dos tipos de red en función de su carácter principal o local en el entorno de los suelos analizados:

- A la red principal pertenece el emisario Puerto, una galería de 600x600 que desagua en

dirección sur. EMASESA tiene previsto un cambio de trazado del emisario Puerto a lo largo de la avenida de Las Razas, lo que supone el levantamiento y reposición de parte del vial en un tramo de casi 1 km.

A su vez, el tramo sustituido del emisario será reutilizado introduciendo un colector Ø3000mm en su interior.

Las obras previstas para el emisario de aguas residuales de la zona sur de la ciudad son una oportunidad para considerar la estrategia de saneamiento en los suelos del Distrito Portuario.

- La red secundaria cubre la avenida de Las Razas en ambas aceras y la calle Tarifa, y está formada por varios ramales que desembocan en tres puntos de conexión en el emisario Puerto.

De las parcelas de concesión de la zona sur no existe constancia de la existencia de redes o conexiones de saneamiento.

Los enlaces con la red desde los suelos del los Muelles deben considerar especialmente las cotas del colector de Emasesa en los puntos de conexión, ya que la rasante de la avenida de Las Razas está en torno a 2 metros por encima de la línea del cañizo.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

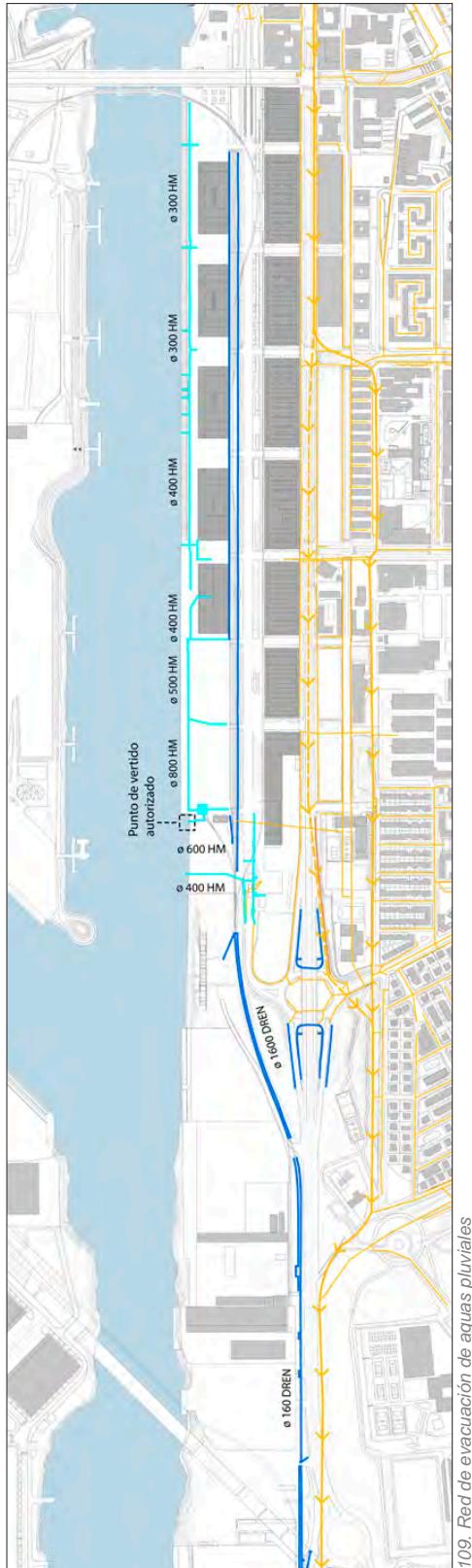
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	104/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS



Red de evacuación de aguas pluviales

La red de saneamiento municipal de la zona urbana es de tipo unitario, y la recogida de pluviales está asociada a la red de imbornales a lo largo de las líneas de saneamiento existente.

Orientadas a la recogida de aguas pluviales, se pueden diferenciar dos tipos de red, asociadas principalmente a los suelos del puerto:

- Un conjunto de **cunetas y drenes asociados a los trazados de viales**, y de la línea del ferrocarril.

Se trata de una red que discurre paralela a la línea del ferrocarril, y entre esta y la avenida

de Guadalhorce. También existen algunos tramos en los carriles de incorporación y salida de la avenida de las Razas en la glorieta con P. García Tejero.

- Una **red soterrada a lo largo del muelle de Tablada**, y que se extiende a la zona urbanizada de la zona de acceso al recinto portuario.

Además de estas redes, identificadas en la documentación digital de la que dispone la APS, hay indicios en la avenida de Guadalhorce de otros tramos de red no identificados (imbornales, rejillas, etc.).

El vertido de estas redes se produce, en el caso de los drenajes y cunetas de la zona sur, a la zona baja junto al puente de hierro. La red de pluviales del muelle tiene varios rebosaderos a la dársena, y un **punto de vertido en el extremo sur del muelle**, que cuenta con un arquetón de sedimentación, y una arqueta de separación de hidrocarburos asociada a un punto de lavadero de maquinaria.

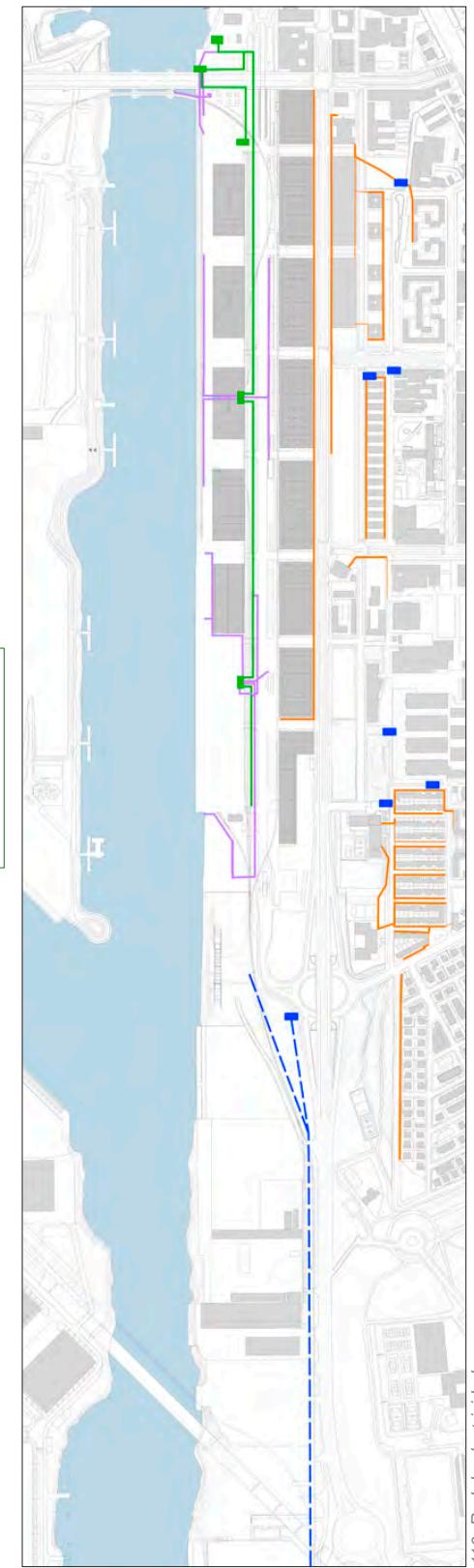
Este punto de vertido se encuentra identificado en un informe redactado por Tragsa en 2019, para la **legalización de los vertidos a la dársena de la APS**.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	105/139





2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS



110. Red de electricidad

Red de electricidad
Como sucede con otras infraestructuras, la **red de eléctrica es muy irregular en cuanto a trazado y características**. Podemos distinguir tres zonas en función del tipo de red existente:

- En la **zona sur, las parcelas de concesiones están abastecidas por una línea aérea de media** que discurre paralela al trazado del ferrocarril. Esta línea se prolonga hasta un centro de transformación en la rotonda de Las Razzas con P. García Tejerio.
- En la **zona norte, el muelle de Tablada cuenta con una red propia de la APS**. Esta

REDAZONA ————— REDMEDIA ——————

CENTRO DE TRANSFORMACIÓN

REDELEVADORA ——————

red tiene su punto de suministro en un CT al norte del puente de Delicias (22kV). Se trata de una red soterrada, con un tramo de media tensión de 6kV a lo largo de la avenida de Guadalhorce que da servicio a 3 centros de transformación, de los que parten las redes de baja para abastecer a los edificios auxiliares y las tomas del cantil.

Se trata de una infraestructura obsoleta, tanto las canalizaciones como los equipos.

- **En el exterior del recinto portuario**, las ramas de la avenida de las Razzas están cubiertas por **redes de baja que parten de varios centros de transformación** en el entorno de la calle Tarifa.

Según las consultas realizadas, para dar servicio a estos desarrollos, **un posible punto de conexión sería la subestación de Palmas Altas**, que cuenta con una posición vacante para un nuevo transformador. Se encuentra situada entre el centro comercial Lagoh y la sede de Abengoa, a 1 km aproximadamente del extremo sur del ámbito portuario.

- **En el interior de la zona portuaria la red es propiedad de la APS y precisa de una renovación, tanto de canalizaciones como de equipos.**

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	106/139





APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA JEFERÍA GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS

17 JUNIO 2024

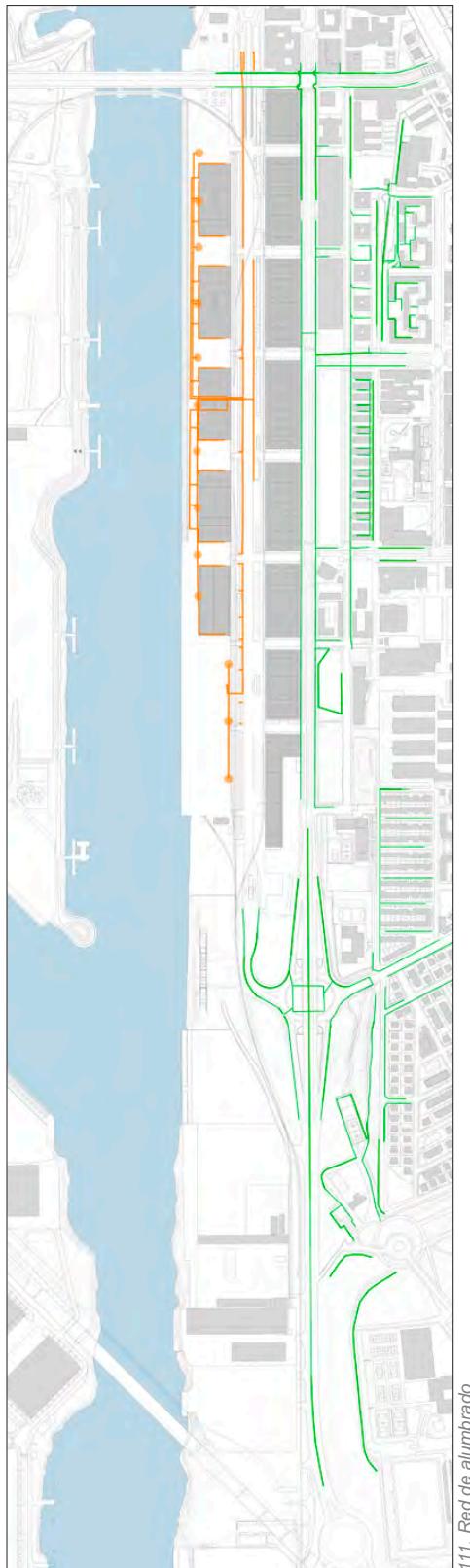
CONSEJERÍA DE FOMENTO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA.

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS



111. Red de alumbrado

Red de alumbrado

La red de alumbrado existente discurre por la zona del Muelle de Tablada en los espacios abiertos de comunicación. En la zona sur, al configurarse mediante concesiones que no comparten zonas comunes, no hay una red de alumbrado más allá de las dispuestas por las diferentes empresas concesionarias en las zonas de movimiento de maquinaria y acopio de cargas.

La red que discurre por el interior del recinto portuario en el Muelle de Tablada es propiedad de la APS, y está formada por dos líneas principales:

pales: una en la avenida de Guadalhorce y otra en la línea de muelle, conectadas a los centros de transformación de la APS, principalmente al situado en el grupo de tinglados 5 y 6.

La avenida de Guadalhorce dispone de varias líneas de alimentación en ambos márgenes. La

iluminación está formada por báculos de acero galvanizado en la acera oeste, y por luminarias murales en las edificaciones auxiliares y los grupos de naves.

La zona del muelle se encuentra iluminada por proyectores murales y por 10 torres de 25 metros distribuidas en la línea de tinglados, mas otras 3 de 15 metros en la campa de graneles de la ampliación sur.

El alumbrado existente está más adaptado a las actividades portuarias o el tráfico de carretera, que a un espacio urbano.



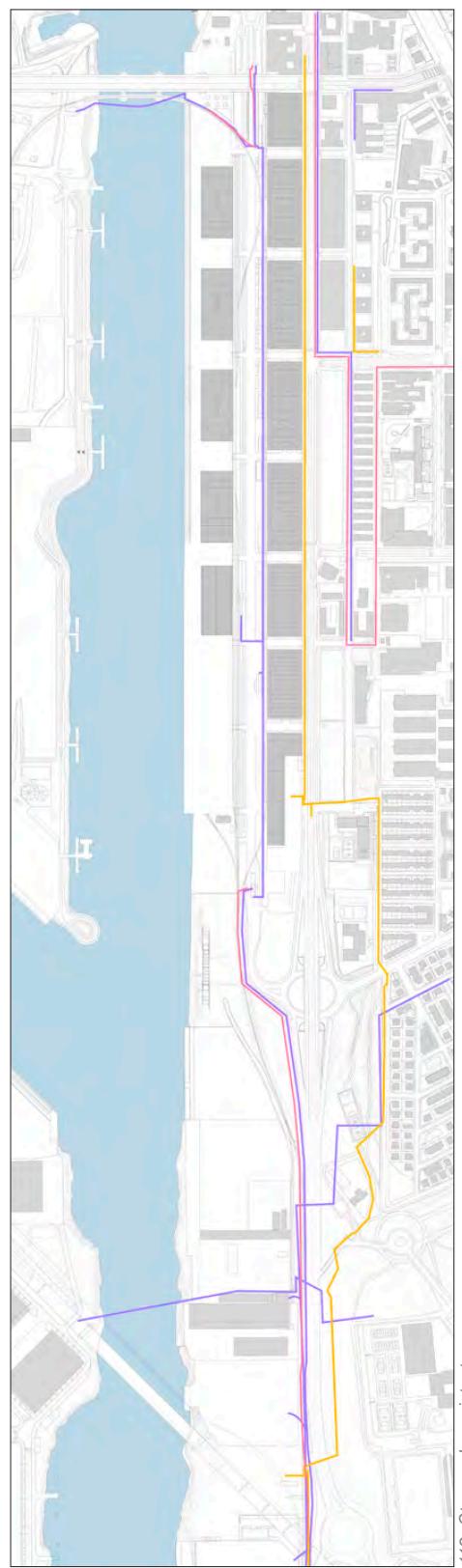
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	107/139



2.5. REDES DE INFRAESTRUCTURAS

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



112. Otras redes existentes

Otras redes existentes. Conclusiones

Además de los trazados vistos, otro conjunto de redes a considerar existentes en la zona son:

- Trazado de la **red de gas, de norte a sur** atravesando longitudinalmente esta Zona (Las Razzas-Barrioueuo-Perú-Las Razzas)
- **Red de telecomunicaciones por el interior del recinto portuario** (avenida de Guadalhorce) hasta el control de acceso, y a partir de este punto en dirección sur, por Las Razzas. Además, en los extremos norte y sur, parte de estos trazados incluyen red de fibra óptica.

La información disponible refleja también el trazado de una red que atraviesa las conexiones de la zona sur hasta cruzar la dársena. Debe confirmarse su estado, incorporándolo al diseño si fuera necesario.

- **Redes de control de la APS**, asociadas al ferrocarril y a la seguridad.

Estas redes incluyen controles de la red de ffcc, del funcionamiento de los mecanismos del puente de Delicias, y sistemas de seguridad asociados.

Revisado el conjunto de redes básicas existentes, pueden destacarse los siguientes aspectos:

Debilidades:

Las redes existentes tienen trazados heterogéneos, tramos dispersos y sin continuidad en algunos casos. Redes y equipos obsoletos.

Potencialidades:

Disponibilidad de todos los servicios urbanos. Actuar sobre un ámbito extenso es una oportunidad para reconfigurar de manera integral los esquemas de redes en esta zona de la ciudad.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	108/139



2.6. MOVILIDAD

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4, AP-11 y AL-9



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	109/139



2.6. MOVILIDAD



2.6.1. INTRODUCCIÓN

El análisis se ha desarrollado entre diciembre de 2020 y mayo de 2021, mediante tres tipos de acciones:

1. **Talleres con expertos:** se han mantenido dos talleres, uno en marzo de 2021, y otro posterior con Salvador Rueda, experto en Urbanismo ecosistémico y movilidad que proporciona soporte en materia de estrategias de movilidad.
2. Además, hemos realizado **diferentes estudios de benchmarking relacionados con la movilidad**, con ayuda de la AIVP, que se recogen como anexos al final del documento y cuyas conclusiones se incorporan al estudio.

3. Por último, y para analizar las claves de la movilidad en el Distrito Portuario, hemos desarrollado **esta fase de análisis en tres escalas diferentes:**
 - Estudio de la movilidad en Sevilla y su área metropolitana, para entender el entorno territorial del Distrito Portuario en

el sistema de transportes de personas y mercancías a nivel supramunicipal.

- Análisis de cómo la **SE-30**, un eje fundamental de la movilidad metropolitana, afecta a los principales viarios del distrito sur de Sevilla y, especialmente, los que conectan directamente con el Distrito Portuario.

- Análisis de la **movilidad en el interior del distrito portuario**, y de alternativa para que los viales actuales den servicio a las necesidades de desplazamiento que llegarán con la puesta en carga de las viejas y las nuevas edificaciones que lo conformarán.

Además, y para todas las escuelas anteriores y a lo largo de los encuentros con los expertos, hemos estudiado tanto los modos de movilidad en todas sus variantes: vehículo privado, transporte público, movilidad personal sostenible, peatonal etc.

Por último, y por la incidencia que esta materia tiene en el análisis de viabilidad económica de la actuación, se ha hecho un estudio pormenorizado de las oportunidades que existen para albergar las plazas de aparcamiento necesarias en las 40 ha del ámbito.



113. Avenida Guadalhorce

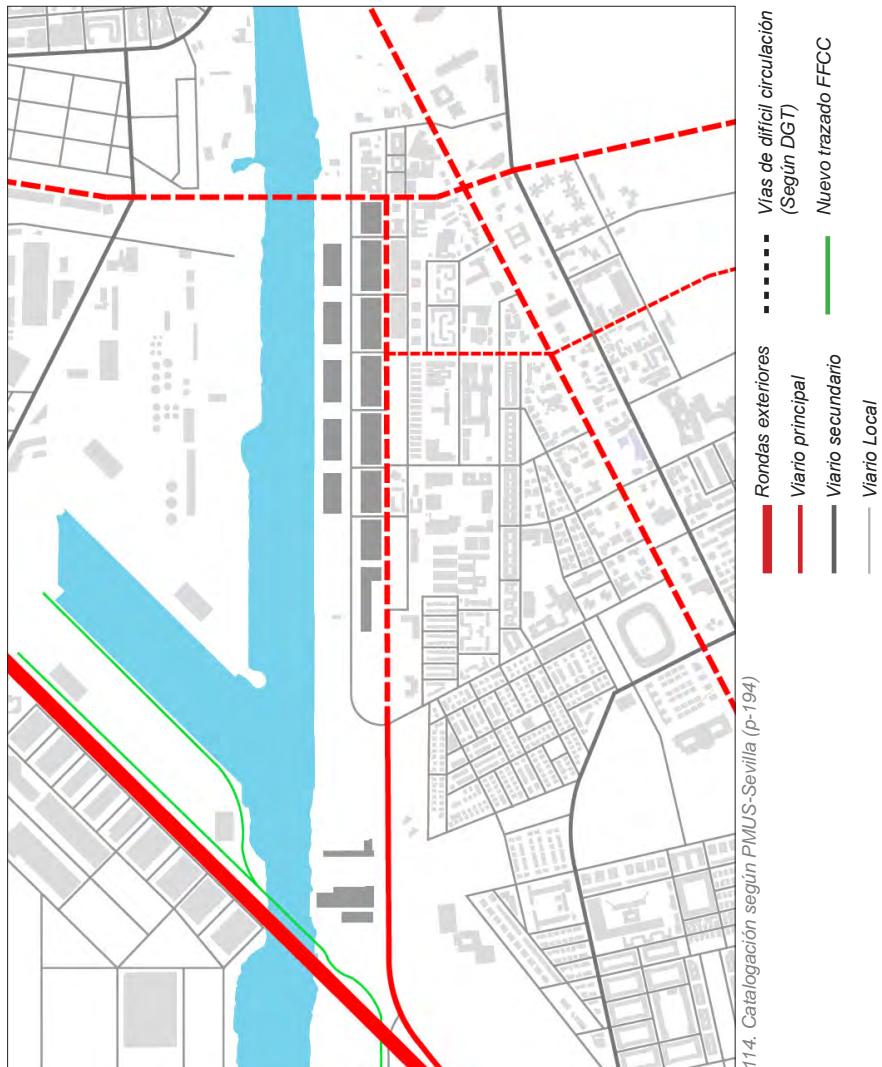
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	110/139



2.6. MOVILIDAD



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



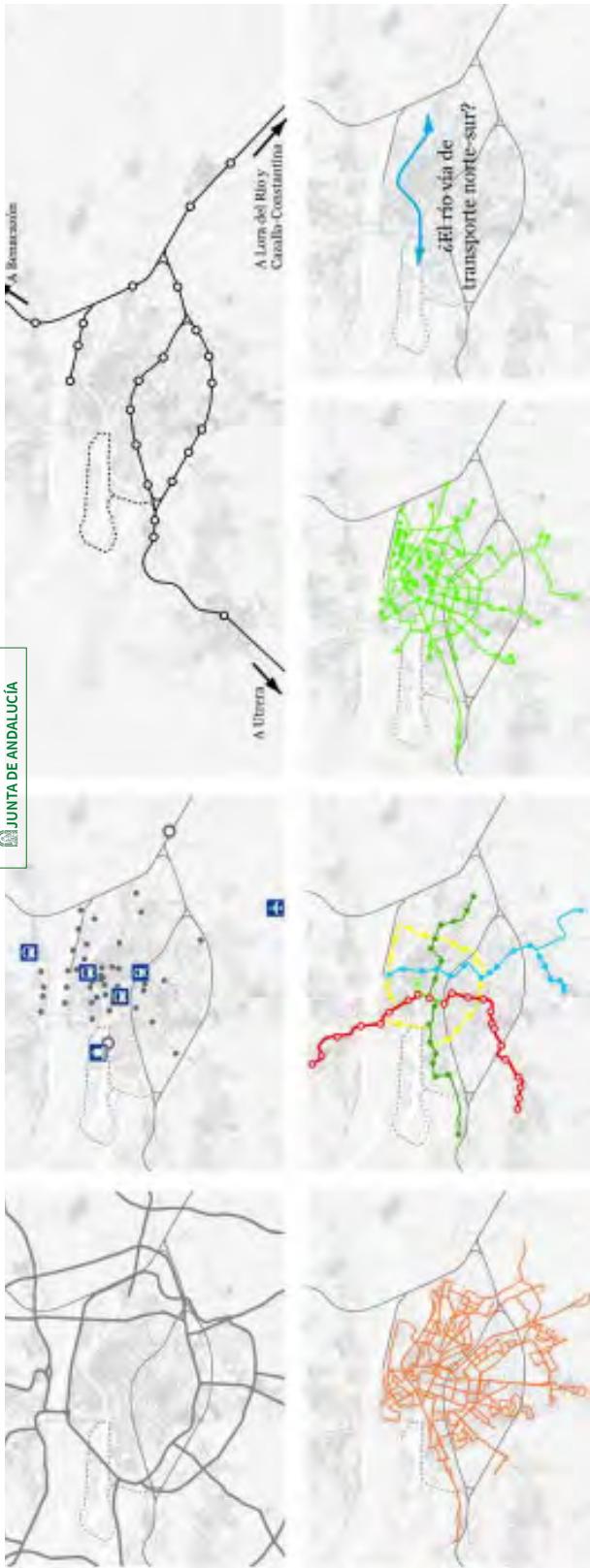
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	111/139





2.6. MOVILIDAD



115. Conjunto de esquemas de movilidad

2.6.2. MOVILIDAD METROPOLITANA. PMUS

Para comprender en un primer nivel cómo funciona el sistema de movilidad de la corona metropolitana hemos recurrido a analizar datos de tráfico en el entorno más cercano a los muelles, tanto en términos de transporte público como privado; hemos resumido cómo el PGOU define los viaarios y las líneas principales de transporte; y también cómo el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla aborda los nuevos retos.

El ámbito del Distrito Portuario se encuentra en una posición central en el espacio metropolitano, no sólo geográficamente, sino más aún por su proximidad a vías de comunicación de primer nivel. Las conexiones con la ronda de circunvalación SE-30 son directas, en un punto de confluencia del Puente del Centenario, la variante de Cádiz, y la penetración por la Avenida de La Palmera. Todo ello tiene un fuerte impacto en forma de tráfico intenso, incluyendo pesado de mercancías, cuyos efectos se extienden hacia el ámbito. En la página anterior se resumen las líneas de transporte más significativas a esta escala.

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	112/139



2.6. MOVILIDAD



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

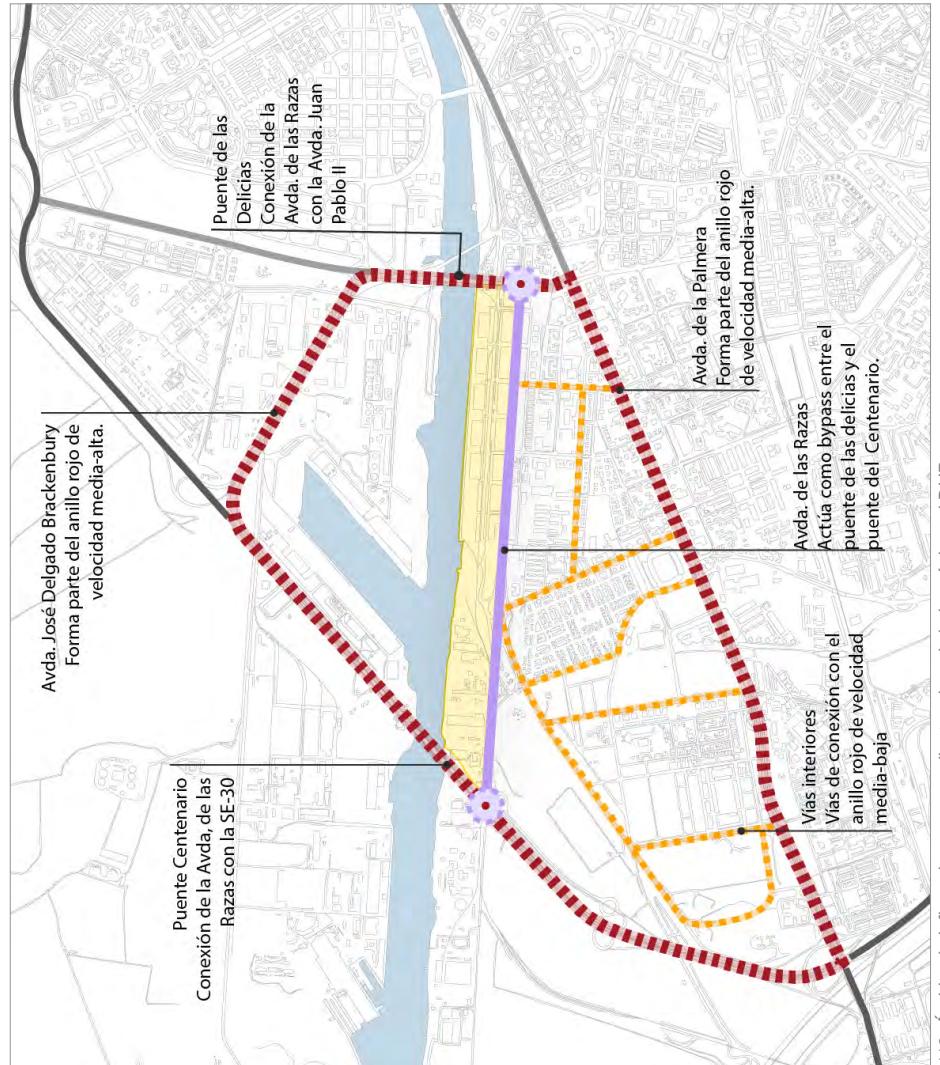
La red viaria principal más próxima

Lo más significativo del Distrito Portuario es su proximidad al nudo de la SE-30 en el extremo oriental del Puente del Centenario.

- El puente sufre numerosos atascos, pero de los datos analizados se pueden extraer dos conclusiones remarquables: (1) los tiempos de retraso y espera por los atascos en la actualidad no son del todo significativos y, (2) las condiciones pueden mejorar con las obras del tercer carril en el puente y la apertura todavía reciente del ramal de la SE-40 que une la Carretera Nacional IV con la carretera de Málaga.

- El volumen del tráfico desde la Avenida de las Razas en horas punta los días de diario es显著mente menor a las aportaciones de otros focos cercanos al punto de conexión con el Puente del Centenario. Estos datos demuestran que se ve colapsada debido a la congestión del propio puente y no al tráfico que le aborda el distrito sur.

- Por la configuración de la propia Avenida de las Razzas (que se define más adelante), a nivel metropolitano ésta se comporta como un bypass en el tránsito entre Sevilla y el Aljarafe, ya que la congestión del Puente del Centenario inclina a muchos conductores a atravesar el río por el Puente de las Delicias.



DUP

● *Conexión*

Avg. de las Razas

SF-30

de la

DUP

2.6. MOVILIDAD

El metro, línea actual y prevista

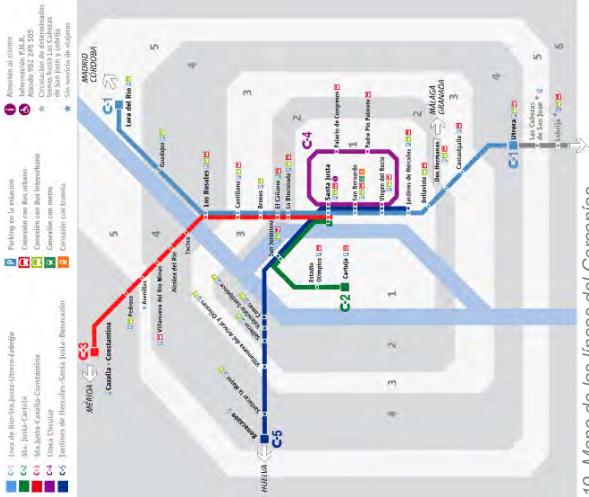
Este transporte masivo, en combinación con el autobús, podrá facilitar el acceso al Distrito Portuario desde poblaciones de la Corona Metropolitana.

- Tres estaciones casi equidistantes: Puerta Jerez, Prado de San Sebastián y San Bernardo.
- Las estaciones más cercanas están en el entorno de los 2 km (25 minutos a pie).
- Aunque es una distancia larga, el paseo fluvial y su valor paisajístico puede facilitar un mayor número de viajes atraídos por este modo.

Sobre la red de metro actual y proyectada, no pensamos que podemos a corto plazo valorar el impacto del metro en el Distrito Portuario, si bien con la Línea 3, todavía muy lejana en el tiempo, podrían mejorar las condiciones de accesibilidad.



118. Anillo Ferroviario en torno al DUP



119. Mapa de las líneas del Cercanías

Cercanías y ferrocarril

Con el cierre del anillo ferroviario el Puerto de Sevilla ha visto mejorada su interconexión territorial. El anillo discurre en parte por el Distrito Portuario y podría ser reutilizado en el futuro para otro tipo de movilidad.

En cualquier caso, la línea C1 discurre al este del distrito, en el entorno del hospital Virgen del Rocío, a unos 2 km de distancia, lo que visto en un contexto metropolitano le da potencial para ser usado como acceso a los muelles en el futuro desde los municipios al sur y sureste de la ciudad. Da cobertura a media y larga distancia.

Ideal para **asistencia a eventos multitudinarios** en el Distrito Portuario (conferencias, conciertos, exposiciones), pero poco eficiente para el día a día por su baja frecuencia.



117. Distancia del Puerto a las estaciones de Puerta Jerez, Prado de San Sebastián y San Bernardo

114 Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4 y AL-9



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	114/139

2.6. MOVILIDAD



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Autobús

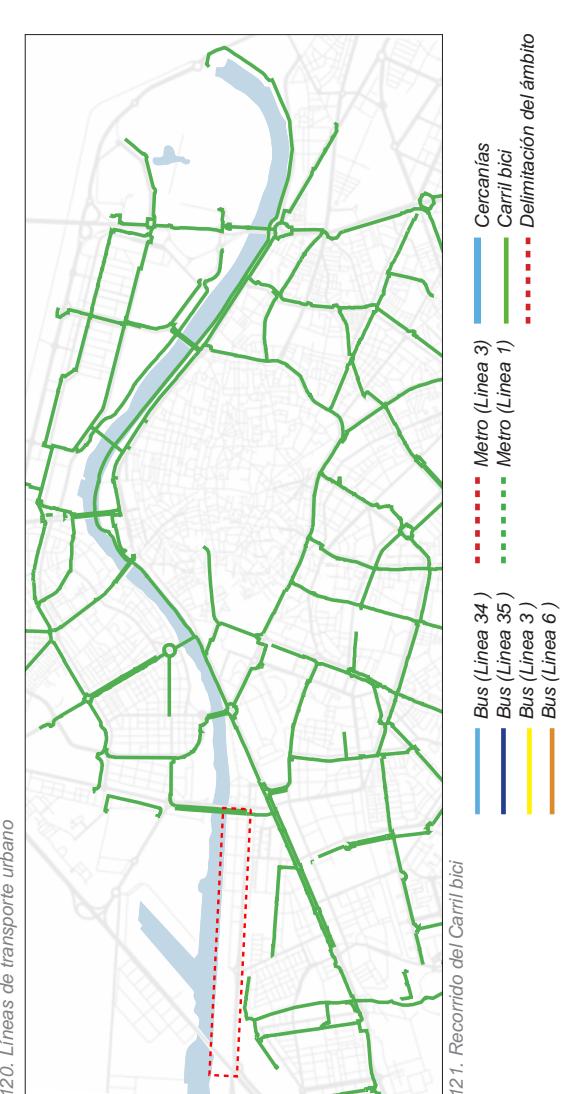
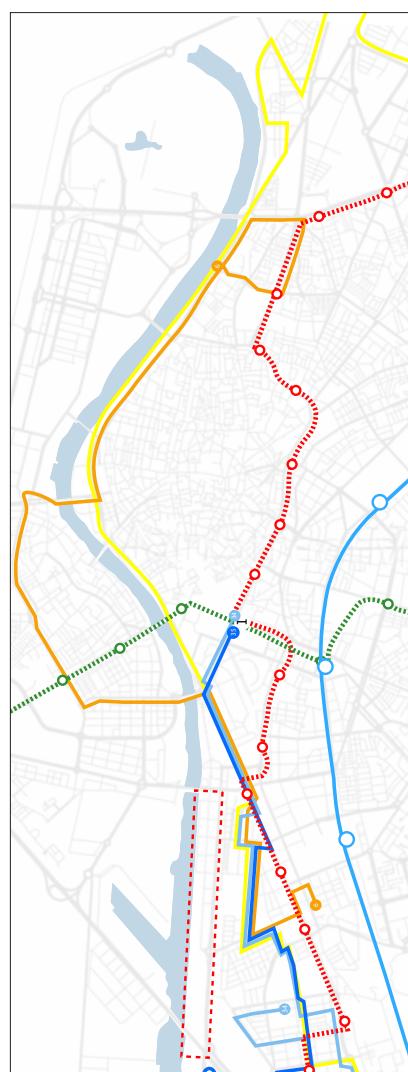
Hasta 5 líneas de autobús dan servicio al entorno mas cercano, si bien discurren por la Avenida de Reina Mercedes, y ninguna de ellas se acerca al Distrito Portuario más de 400 m.

Será necesario revisar el trazado y racionalizar esta red a medida que se consolida el sector con la puesta en uso de los muelles. La estrategia de peatonalización de Reina Mercedes y la consolidación del campus técnico de la US puede también condicionar el sistema actual.

Consideramos que, dada la intensidad de usos que vamos a albergar en el Distrito Portuario, la **llegada del autobús a la Avenida de Las Razas es una necesidad** que hay que explicar bien a la ciudad: será vital que el Distrito Portuario sea accesible directamente por autobús.

Carril bici

En un momento en que la **movilidad en bicicleta sigue una tendencia al alza y es cada vez más prominente en las políticas de movilidad urbana**, su inclusión es altamente relevante. Si bien actualmente la red no discurre por las cercanías del Distrito Portuario, el carril bici actual se extiende por toda la ciudad y discurre por la Avenida de Reina Mercedes. Extender la red al Distrito Portuario usando las calles transversales para conectarlo con las Avenidas de Guadalhorce y los muelles no entraña dificultad.



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	115/139



2.6. MOVILIDAD

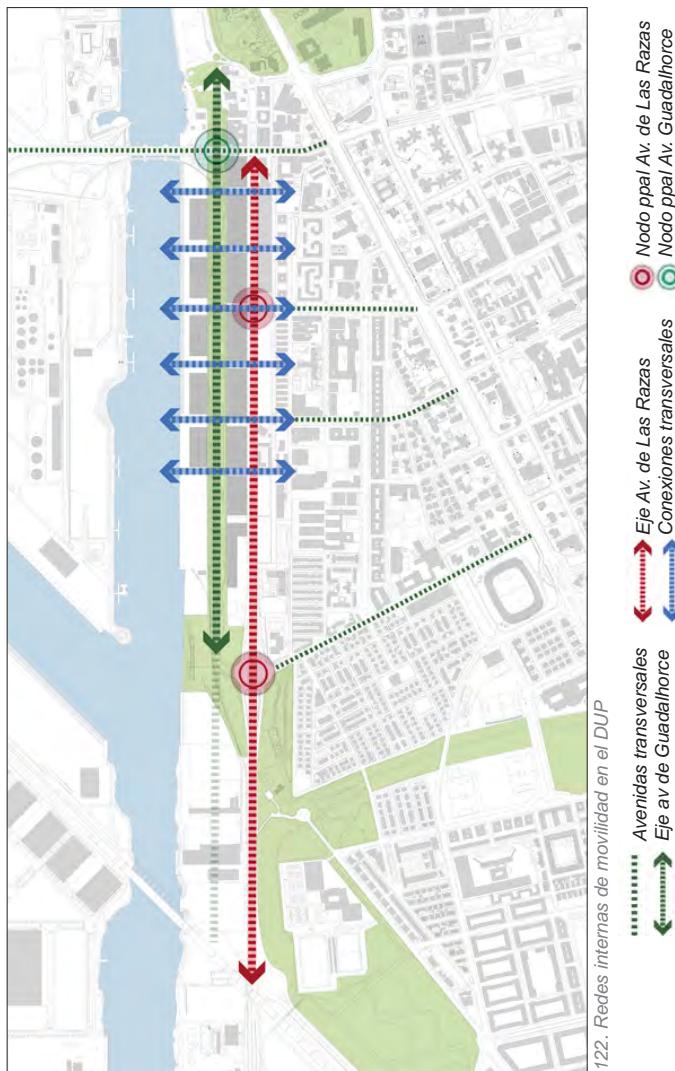


2.6.3. MOVILIDAD PRÓXIMA

Se reduce aquí la escala del estudio para abordar la **movilidad en el ámbito más próximo** al nuevo distrito portuario.

- Analizamos las vías más cercanas, detallando su secciones para su posterior uso en la fase de diseño del Master Plan.
- Revisamos la movilidad peatonal, ciclista, motorizada, y el transporte público en las zonas aledañas al Distrito Portuario.
- Nos detenemos en el carácter actual de Las Razas y sus posibles restructuraciones de cara a servir mejor al futuro Distrito Portuario.

Por último concluimos con las debilidades y fortalezas más representativas del área.



122. Redes internas de movilidad en el DIP

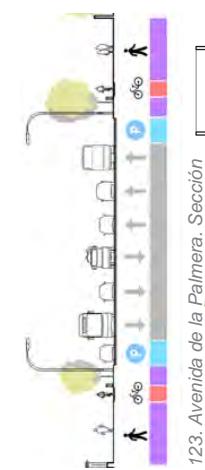
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	116/139





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



123. Avenida de la Palmera. Sección

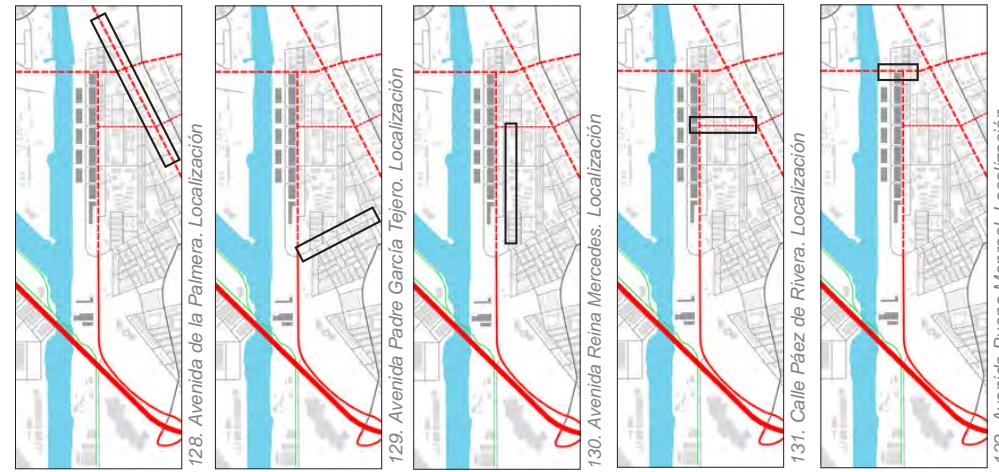
AV. DE LA PALMERA
Sección total: 43,81 m
Tráfico rodado: 24,29 m (56%)
Aparcamiento: Cordón / Ambos sentidos
Peatón: 17,02 m (44%)
Carril bici: Sí / Ambos sentidos
Arbolado: Sí / Ambos sentidos

AV. PADRE GARCÍA TEJERO
Sección total: 19,81 m
Tráfico rodado: 11,21 m (63%)
Aparcamiento: Cordón / Ambos sentidos
Peatón: 8,61 m (43%)
Carril bici: No
Arbolado: Sí / Ambos sentidos

AV. REINA MERCEDES
Sección total: 33,15 m
Tráfico rodado: 19,29 m (58%)
Aparcamiento: Mixto / Ambos sentidos
Peatón: 17,02 m (42%)
Carril bici: Sí / Ambos sentidos
Arbolado: Sí / Ambos sentidos

CALLE PÁEZ DE RIVERA
Sección total: 44,27 m
Tráfico rodado: 27,99 m (63%)
Aparcamiento: Batería / Ambos sentidos
Peatón: 16,28 m (37%)
Carril bici: No
Arbolado: Sí / Ambos sentidos

AV. BUENO MONREAL
Sección total: 26,56 m
Tráfico rodado: 20,04 m (76%)
Aparcamiento: No
Peatón: 6,52 m (24%)
Carril bici: No
Arbolado: No



2.6. MOVILIDAD

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	117/139



2.6. MOVILIDAD

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

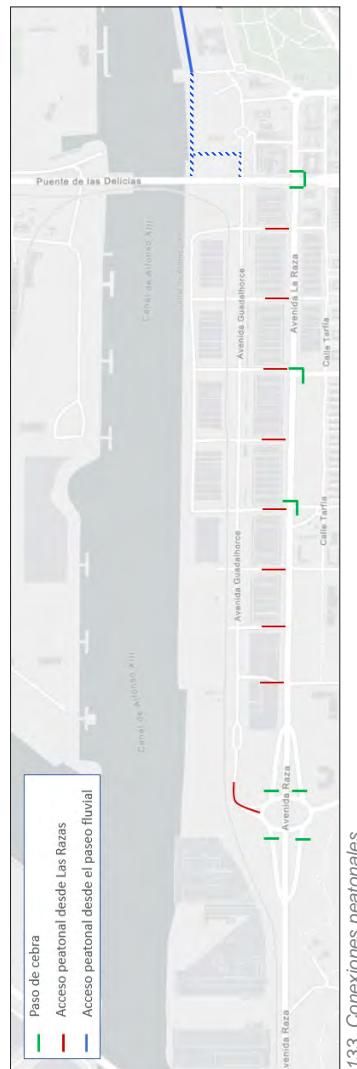
Movilidad peatonal

Si se duda de esto debe ser el principal modo de acceso al distrito. Y es precisamente en este ámbito, el peatonal, donde se dan las principales carencias en materia de conectividad con el entorno más cercano.

Al sur, no hay acceso al Parque del Guadaira, y al norte, los flujos se ven interrumpidos en el paso a las Delicias. Además, los accesos transversales desde Las Razzas al muelle permanecen cerrados al público como parte del recinto portuario.

Carriles bici

La situación es de **falta de dotación**, tanto dentro como fuera del ámbito, como no puede ser de otra manera, dado el poco nivel de atracción que tiene ahora mismo la zona.



13.3 Connexiones neuronales



136 Consorzio metronitano

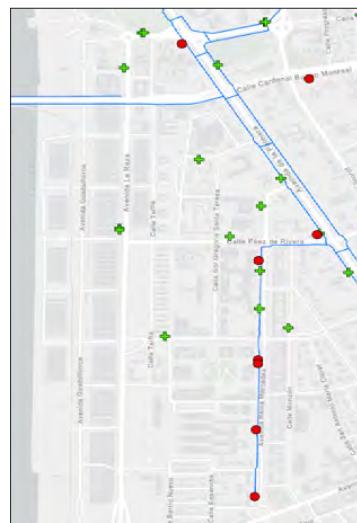


135 Tissam

Autobús
No hay servicio por la Avenida de Las Razas, aunque sí en distintas Vías cercanas:

- TUSSAM tiene estas líneas que se detallan en la imagen adjunta: Av. Reina Mercedes: 3, 6, 34; Av. Manuel Siurot: 1, 37; Av. Cardenal Bueno Monreal: 31
 - El consorcio metropolitano presta estas líneas en las cercanías del ámbito; Av. Palmera: 131 132 132B 133 134

Reclamar una línea por la Avenida de las Razzas debe ser una prioridad para este proyecto



134 Dotación carril hici

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	118/139	





2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Movilidad en La Dársena

En la actualidad no existen modos de transporte de pasajeros que utilicen la lámina de agua, con excepción de los barcos de paseo turísticos, que no pueden considerarse dentro de la categoría de movilidad.

Cabe remarcar que hoy el Puente de las Delicias delimita la dársena navegable para práctica de deportes acuáticos y embarcaciones de recreo.



2.6. MOVILIDAD

El ámbito esta mal conectados con el distrito universitario: los pasos transversales están a mediodía interrumpidos por vallados y zonas de aparcamientos que dan servicio a la propia Universidad. Existen dos puntos muy tensos en Las Razzas en los encuentros con Padre García Tejero al sur y con Páez de Ribera más al norte.

Existe en determinados emplazamientos de la avenida dificultad en realizar ciertos giros, especialmente hacia Páez de Ribera y al llegar a Delicias. En el interior de los muelles, la Avenida de Guadalhorce se presenta como una gran oportunidad para el Distrito Portuario.

2.6.4. MOVILIDAD INTERNA

Hemos realizado un análisis de la configuración actual de la Avenida de Las Razzas, de sus debilidades, y de las posibles modificaciones de cara a mejorar la movilidad a su través, a la vez que la de ámbito local.

La zona de los Muelles

Los muelles representan la parte más compleja de cara a la movilidad del futuro distrito. Los muelles están limitados por los dos puentes y en sentido transversal son fondo de saco en cuanto limitan por el oeste con la lámina de agua.

En la actualidad casi el 21 % de la superficie total está dedicada a fines relacionados con la movilidad.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	119/139

2.6. MOVILIDAD

La Avenida de las Razas

Desde el Puente del Centenario hasta el Puente de las Delicias presenta una linealidad y sección constante, sin embargo **atraviesa ámbitos de condiciones dispares**.

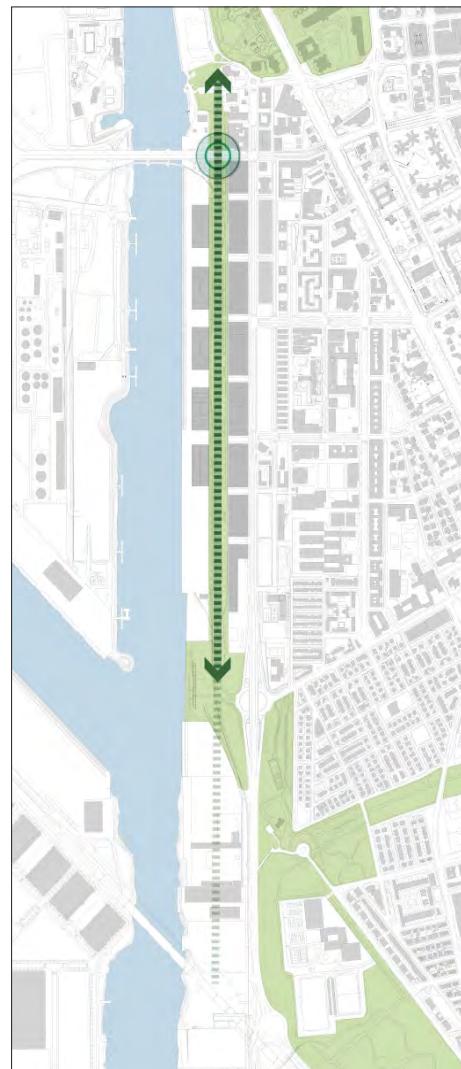
1. El tramo Sur discurre entre el Parque del Guadalquivir al Este y la zona logística-industrial con una **percpción de polígono** donde no existe relación entre las dos aceras.
2. A partir del viaducto sobre la rotonda de conexión con Avenida Padre García Tejero hacia el Norte, la Avenida de las Razas discurse entre equipamientos, parcelas vacías o de aparcamiento en superficie, dejando la estación de servicio a un lado y la nave de Frigodocks y naves de La Raza con usos industriales al otro. Los usos en ambas aceras son de **baja intensidad pero ya producen relaciones y cruces** de peatones.
3. Desde el encuentro con Páez de Rivera hasta el Puente de las Delicias la condición de las actividades en ambas aceras aumenta en intensidad hasta desembocar en una **zona totalmente consolidada** de la ciudad.



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



140. Avenida de las Razas



141. Avenida de Guadalhorce

La Avenida de Guadalhorce

Funciona como eje estructurante del área interior del Distrito Portuario.

Tiene una sección compleja producto de su carácter industrial y portuario, y gestiona de una mane-

120 Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4 y AL-9

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	120/139

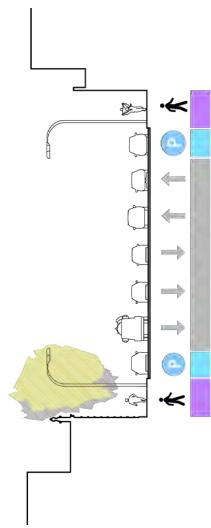




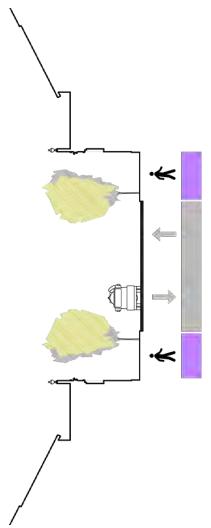
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

ra muy característica las diferencias de cota entre Las Razas y el Cantil.

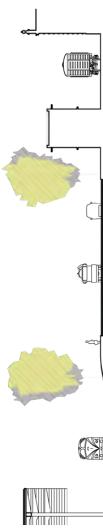
Representa sin duda uno de los mayores valores desde el punto de vista del paisaje y la memoria de todo el Distrito Portuario. Esta adquirida en su parte central.



142. Avenida de las Razas. Tipo 1. Sección



143. Calles entre Naves. Tipo 1. Sección



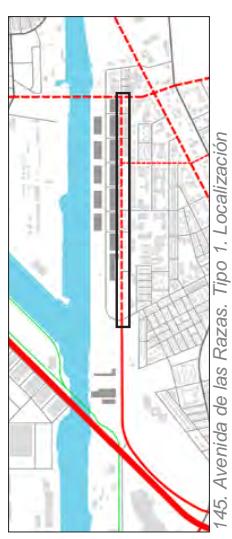
144. Avenida de Guadalhorce. Sección

Conecta desde el Puente de las Delicias hasta la zona natural junto al Puente de Hierro y se ve atravesada por las conexiones transversales de la Avenida de las Razas.

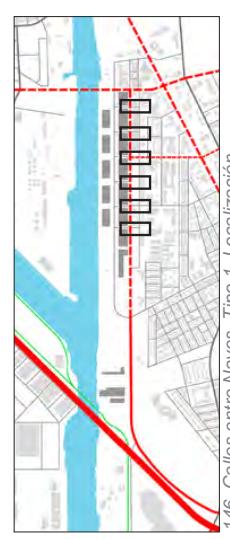
Se pueden entender al menos tres viales singulares dentro de la propia avenida: el más ele-

2.6. MOVILIDAD

vado junto a los grupos de naves, el central, y el lateral que discurre cercano a los tinglados con un paseo peatonal y el ferrocarril.



145. Avenida de las Razas. Tipo 1. Localización



146. Calles entre Naves. Tipo 1. Localización



147. Avenida de Guadalhorce. Localización

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	121/139



2.6. MOVILIDAD



DEBILIDADES

Zona con tráfico saturado incluso antes de la actuación.

Falta generalizada de aparcamiento en la zona.

Nuevas actuaciones en el límite sur que empeorarán nivel de servicio en Las Razas

POTENCIALIDADES

Actuación en zona urbana consolidada, con poder atractivo desde el primer día.

Transporte público cercano, susceptible de ser o modificado para dar servicio directo sin grandes intervenciones.

Movilidad a pie garantizada por cara norte, y adecuada por cara este. Red de carril bici desarrollada en el ámbito y cruzando el Puente de las Delicias. Con la ampliación a la Avenida de Las Razas se podría considerar completa en el ámbito.



148. Tráfico de la Avenida de la Palmera



149. Perspectiva de las Naves de la Avenida de las Razas

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	122/139



2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4, AP-11 y AL-9



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	123/139



2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA.

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.7.1. INTRODUCCIÓN

En el ámbito del Distrito Portuario concurren varios documentos que afectan a su ordenación urbanística y que se encuentran en diferentes estados administrativos.

El Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante establece los instrumentos intervinientes y su alcance sobre los suelos adscritos a Sistemas Generales Portuarios: Estos son la Delimitación de Usos Portuarios (DEUP), el Plan Especial del Puerto, y el Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) del municipio correspondiente.

En la actualidad, la DEUP del Puerto de Sevilla se encuentra en proceso de tramitación, si bien las cuestiones pendientes de resolución no afectan en lo relativo al ámbito del Distrito Urbano Portuario y a las determinaciones que le afectan.

El Plan Especial del Puerto (PEP) de Sevilla vigente es el aprobado en 1994 con las modificaciones que han ido aprobándose.

El PGOU de Sevilla vigente es el Texto Refundido aprobado en 2006.

Las cuestiones básicas a tener en cuenta de cada uno de estos documentos se resumen en los apartados siguientes.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	124/139





APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANÍSTICO
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA.

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.7.2. LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO

Por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante TRLPEMM), que tiene como objetivos, entre otros, regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico-financiero y policía de los mismos; así como regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

El TRLPEMM regula qué instrumentos intervienen en la ordenación espacial y de usos del Puerto.

Para regular el régimen de ordenación de un puerto, articulando la coordinación entre las Administraciones competentes, la Ley prevé la concurrencia de tres instrumentos diferentes en estructura y alcance: la Delimitación de Usos Portuarios, el Plan Especial del Puerto, y el planeamiento urbanístico de carácter general correspondiente, en este caso el PGOU de Sevilla (art. 56):

- La Delimitación de Usos y Espacios Portuarios (DEUP) es el instrumento administrativo, no urbanístico, que delimita la zona de servicio del puerto y determina, a grandes rasgos, los usos que son factibles dentro de cada una de las diferentes zonas del puerto, incluidos los usos portuarios como los usos

2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO

de interacción puerto-ciudad. Actualmente, la Delimitación de Usos y Espacios Portuarios del Puerto de Sevilla se encuentra en tramitación, habiéndose sometido al trámite de información pública.

- El Plan Especial del Puerto (PEP) se encuentra subordinado a la DEUP, en tanto que éste acota el ámbito espacial del Puerto y asigna usos sobre los que se ejercen las competencias propias de la actividad portuaria. Debe establecer la ordenación pormenorizada concreta de los terrenos incluidos en la zona de servicio portuaria, incluyendo los usos de interacción puerto-ciudad.

El PEP vigente es el aprobado el 29 de julio de 1994.

- En cuanto al planeamiento general, su cometido es calificar la zona de servicios de los puertos estatales como Sistema General Portuario.

La tabla adjunta resume los usos establecidos en el artículo 72 del TRLPEMM, usos cuya asignación espacial establecerá la DEUP.

Usos en el Dominio Público Portuario (art. 72.1 TRLPEMM)

Tipo	Denominación	Detalle
Comerciales	Intercambio entre modos de transporte, servicios portuarios, actividades portuarias comerciales	
Pesqueros		
Náutico-deportivos		
Complementarios o auxiliares	Logística, almacenaje, relacionados con el tráfico portuario.	
Equipamientos culturales	Restringidos a aquellos que no perjudiquen al desarrollo futuro del puerto.	
Certámenes y ferias	Restringidos a aquellos que se ajusten al planeamiento urbanístico	
Exposiciones		
Otras actividades comerciales		
Hoteleros	Condicionados a informe previo informe de Puertos del Estado, y autorización del Consejo de Ministros.	
Residencial o habitación	Se permiten los carteles informativos y totóculos indicadores de los establecimientos con autorización	
Expresamente prohibidos	Tendido aérea alta tensión	

150. Tabla. Usos regulados por el TRLPEMM

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	125/139



2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



Usos portuarios:

- Uso comercial
- Uso náutico-deportivo
- Uso complementario
- Uso vinculado a la interacción puerto-ciudad

2.7.3. DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS Y USOS PORTUARIOS
Siguiendo el art. 69 del TRLPEMM, la determinación de la zona de servicio para el desarrollo de usos portuarios, los espacios de reserva y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, se efectuarán a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

La DEUP del Puerto de Sevilla se encuentra actualmente en la fase final de tramitación, habiéndose iniciado el procedimiento con la publicación en el BOE de 20 de diciembre de 2017. El documento realiza una división en áreas ho-

mogéneas, incluyendo los usos previstos en cada una de estas (art. 69.3 del TRLPEMM), encontrándose los terrenos destinados a Distrito Portuario incluidos en dos áreas distintas de la DEUP:

Área nº2 Muelle de Tablada: Desde el puente de Delicias hasta el punto de acceso al Puerto al sur de la Av. de Guadalhorce.



152. Plano de Definición de las Áreas de la DEUP

Zona de intensidad portuaria media y creciente interacción puerto-ciudad, según la DEUP, por su cercanía al centro histórico y el desarrollo de atraque de buques de crucero y embarcaciones náutico-deportivas, ejerciendo como límite para el desarrollo urbanístico previsto en la Av. de las Razzas.

Área nº6 Mirador Batán: Al sur del Área 2, hasta el puente del Centenario.

Zona con poca ocupación, destinada originalmente a concesiones. Se encuentra en el límite de la trama urbana de la ciudad, por lo que se puede considerar que el área cuenta con un nivel medio de centralidad urbana, teniendo la zona más al norte, con la necesaria regeneración, una voca-



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	126/139

2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO

ciación futura para usos vinculados a la interacción puerto-ciudad y actividades náutico-deportivas.

La tabla resume la asignación de usos de la DEUP, en función de los usos establecidos por el TRLPEMM, a las dos áreas sobre las que se desarrolla el ámbito del DUP.

Usos previstos		Área 2	Área 6
Usos portuarios	Comerciales	82.277 m ²	20.060 m ²
	Náutico-deportivos		
Complementarios o auxiliares		59.450 m ²	88.538 m ²

15.3 Tabla. Usos de las áreas 2 y 6 de la DEHP

Esta asignación de usos debe, en palabras de la propia DEUP "continuar llevando a cabo de manera satisfactoria el proceso de transformación que en los últimos años ha venido experimentando el Puerto de Sevilla y que deberá persistir en los años futuros mediante la paulatina migración de las actividades con un carácter puramente portuario e industrial hacia la zona sur; dando paso

a nuevas actividades vinculadas a la interacción entre los usos portuarios y los usos urbanos en aquellas áreas del norte del Puerto más influenciadas por el contacto continuo de la zona de servicio del puerto con el entramado urbano de la ciudad."

2.7.4. PLAN ESPECIAL DEL PIERTO DE SEVILLA

Como hemos visto, el Plan Especial del Puerto de Sevilla es un documento aprobado en 1.994, y que desde entonces ha sufrido varias modificaciones, sin que ninguna de ellas afecte a la zona sobre la que se desarrolla el DUP.

El PEP establece una ordenación en dos grandes sectores, el norte "Delicias-Gordales" (aguas arriba desde el puente de Delicias), y sur "Zona portuario comercial" (hacia el sur del puente de Delicias).

Interacción puerto-ciudad	Certámenes feriales Exposiciones	102.949 m ²	85.740 m ²
Otras actividades comerciales no estrictamente portuarias	Totales	85.740 m ²	2.000 m ²

15.3 Tabla. Usos de las áreas 2 y 6 de la DEHP

Esta asignación de usos debe, en palabras de la propia DEUP "continuar llevando a cabo de manera satisfactoria el proceso de transformación que en los últimos años ha venido experimentando el Puerto de Sevilla y que deberá persistir en los años futuros mediante la paulatina migración de las actividades con un carácter puramente por-

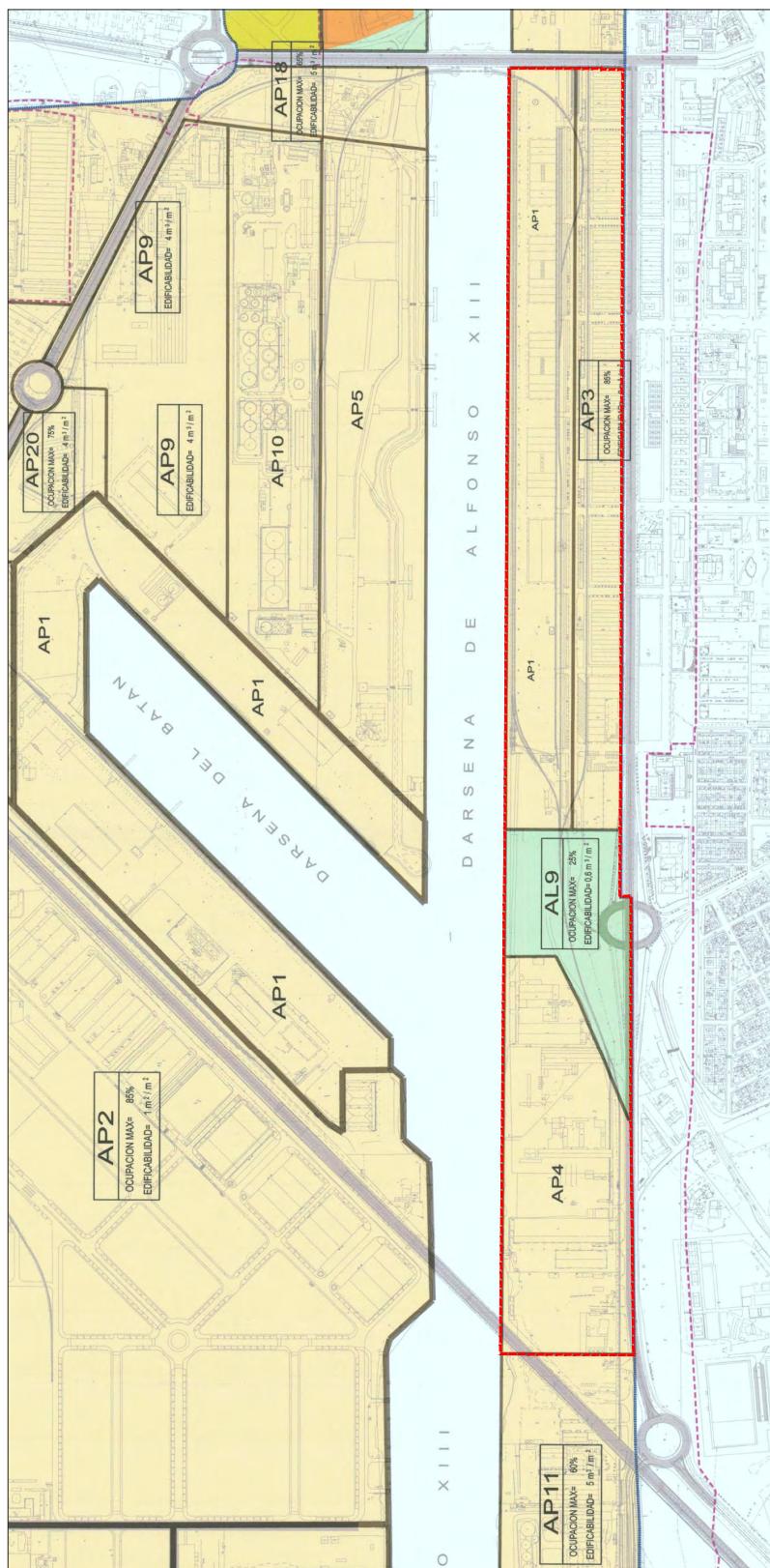
lacional e industrial hacia la zona sur, dando paso a nuevas actividades vinculadas a la interacción entre los usos portuarios y los usos urbanos en aquellas áreas del norte del Puerto más influenciadas por el contacto continuo de la zona de servicio del puerto con el entramado urbano de la ciudad."

La delimitación gráfica de las áreas y el uso global asignado a cada una de ellas lo determina el pliego n° 5 Usos y Desarrollo. En la página siguiente queda reflejado la zona de este plano que muestra el ámbito del DUP y las áreas afectadas.

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario 127
Documento para aprobación inicial Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla Áreas AP-1 AP-3 AP-4 y AL-9

2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



1155. *Plano de Usos y Desarrollos del PEP*

Uso:	Desarrollo:
Area Portuaria	AP Area Portuaria
Area Terciaria	AT Area Terciaria
Area de equipamiento	AE Area de equipamiento
Area Libre	AL Area Libre
Uso:	Uso:
Area Portuaria	Vario
Area Terciaria	
Area de equipamiento	
Area Libre	

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para autorización inicial Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla Áreas AP-1 AP-3 AP-4 v AL-9

1128 Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial Modificación

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	128/139	



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO

Equivalecia en las zonificaciones DEUP - PEP

PEP (vigente)	DEUP (en tramitación)		
	Zonificación	Usos asignados	Tipos
Zonificación	Uso Global	Uso pormenorizado	Usos asignados
AP1	Portuario-comercial	Operaciones, almacenamiento y grupaje.	Área 2
AP3	Portuario-comercial	Almacenamiento y grupaje.	Int. Puerto-ciudad Todos
AP4	Portuario-comercial	Operaciones y almacenamiento en explanada; almacenamiento y grupaje; concesiones.	Área 6
AL9	Espacio libre		Int. Puerto-ciudad Todos

156. Tabla. Equivalencia zonificación y usos DEUP-PEP

La zona portuaria-comercial incluye tres áreas del PEP sobre las que se desarrolla el DUP: AP1, AP3 y AP4.

Para la zona portuaria-comercial se establecen una serie de condiciones comunes en los arts. XXII y XXIII que se resumen en:

- Uso global portuario-comercial con los usos pormenorizados correspondientes.
- Usos compatibles de instalaciones técnicas, pequeñas instalaciones de restauración (para dar servicio al interior de la zona) y usos terciarios en el área que así se indique.
- Zona de operaciones y almacenamiento en explanada en una franja de 30 m desde la lámina de agua en la cual no se pueden localizar edificaciones permanentes.

Equivalecia en las zonificaciones DEUP - PEP

- Usos pormenorizados de almacenamiento y grupaje.
- Ocupación máx. 85% y edificabilidad 9 m³/m²
- Desarrollo mediante proyecto de obras.
- Artículo XXVII Área AP-4:** Área de usos mixtos de muelles o concesiones.
- Usos pormenorizados de almacenamiento y grupaje.
- Desarrollo mediante proyecto de obras.
- Artículo XLIV Área AL-9:** Área libre y de dotación y servicios de la nueva puerta este del Puerto.
- Uso global Área Libre.
- Establecimiento de una estación de servicio.
- Conexión pública con la margen fluvial resuelta mediante arbolado y elementos vegetales.
- Ocupación máx. 25% y edificabilidad 0,6 m³/m²
- Desarrollo mediante proyecto de obras.

Las características de cada área son:

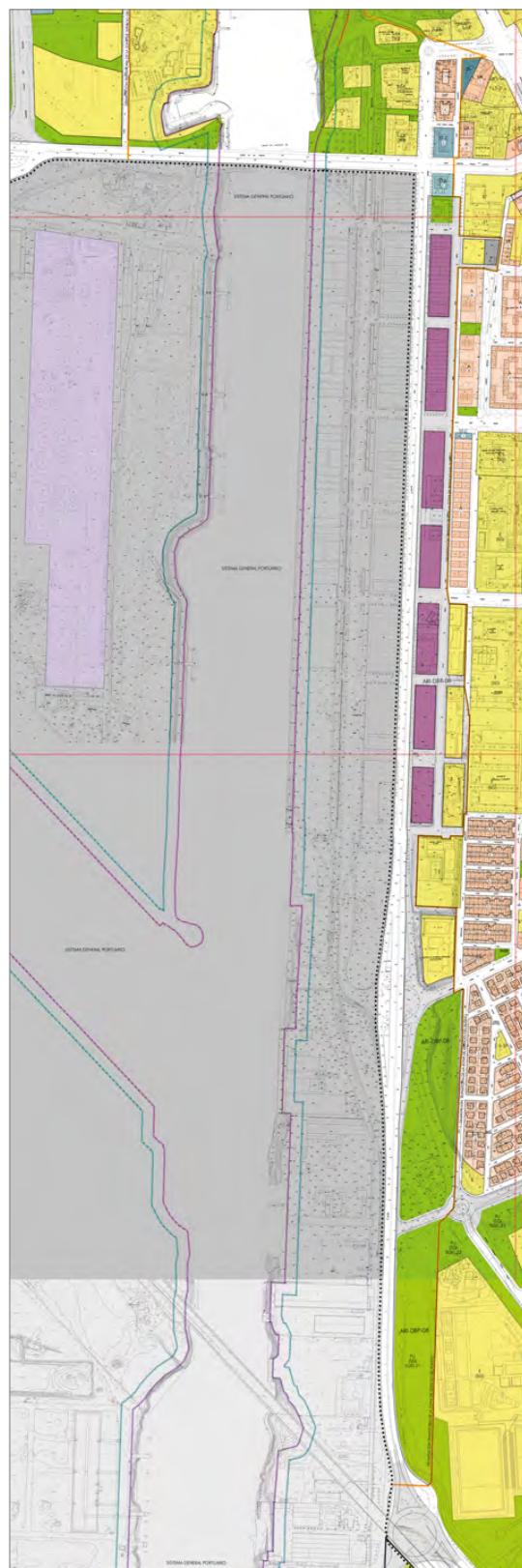
- Artículo XXIV Área AP-1:** Área de operaciones y almacenamiento en explanada y grupaje de los muelles de Tablada y del Centenario.
- Usos pormenorizados de operaciones, almacenamiento y grupaje.
 - Ocupación y edificabilidad "definidas por las condiciones de explotación portuaria".
 - Ordenación en función de los usos, permitiendo la permeabilidad transversal para possibilitar la conexión entre áreas.
 - Desarrollo mediante proyecto de obras.
- Artículo XXVI Área AP-3:** Área de actividades logísticas del Muelle de Tablada.



FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	129/139

2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



157. Hojas del plano de ordenación pormenorizada del PGOU de Sevilla

2.7.5. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN

En lo referente a la ordenación de los espacios portuarios, el PGOU de Sevilla reconoce la especificidad del Puerto como unidad espacial, funcional y urbanística. Igualmente, que la obsolescencia de algunos de sus espacios constituye una oportunidad para albergar en ellos nuevos usos urbanos y para la apertura de la ciudad

al frente fluvial. De esta manera, reconoce la existencia previa de un diálogo entre el Puerto y la ciudad, sin que el primero se haya incorporado formalmente en el planeamiento de la ciudad. El PGOU delimita el Sistema General Portuario sin aplicar una clasificación urbanística, por tratarse de un Sistema General Supramunicipal y de carácter singular (art. 44 de la LOUA). Según el TRLPREM, este espacio se debe ordenar mediante el PEP.

Como los Planes Especiales no pueden clasificar suelo ni alterar la estructura general y orgánica del territorio, el Plan General se reconoce legitimado a decidir sobre aspectos clave de las relaciones puerto-ciudad, en concreto en los accesos desde el Sistema General de Comunicaciones y en la forma de resolverse el contacto físico del Puerto con la ciudad. Y esto desde la convicción de la necesidad indiscutible de mejorar la inserción del Puerto en el conjunto de la Ciudad, y de

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	130/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA AIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA.

recuperar y completar la idea de ciudad abierta al río que estableció la Exposición de 1929.

De esta manera, el PGOU propone:

- Que los espacios de la Av. de Las Razas constituyan un **nuevo distrito terciario** y de ocio-cultura en convivencia y complementariedad con la actividad portuaria.
- Que en la misma intervención se integren, en los muelles de Tablada, las **instalaciones ligadas al tráfico de pasajeros, cruceros turísticos** y otros tráficos ambientalmente compatibles, como son terminales, pantalanes de buques hotel, estación marítima, etc.
- Que se cree así un **foco de atracción ciudadana y empresarial** permanente, y que se abra al uso público la zona de tinglados.
- Que los **grupos de naves alberguen usos administrativos, comerciales, universitarios y terciarios**, y entre estos últimos, comerciales, oficinas, talleres de producción artística, deportivo, clúster, etc.
- Unas **medidas básicas de protección**, que en definitiva quedan a discreción del PEP.

Por otro lado, el PGOU declara **vigente el PEP de 1994 en tanto no se produzca la Innovación** del mismo. Da la posibilidad de que ésta se produzca mediante la tramitación de expedientes sucesivos, a medida de que cambien las necesidades de la explotación portuaria.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	131/139





Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	132/139



2.8. DIAGNÓSTICO

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Documento para aprobación inicial. Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. Áreas AP-1, AP-3, AP-4, AP-11 y AL-9



Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	133/139



2.8. DIAGNÓSTICO



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	134/139



2.8.1. INTRODUCCIÓN

En esta parte de información y análisis en la que se han detectado todos aquellos factores que pueden ser determinantes a la hora de establecer la propuesta de ordenación, y sobre en la que se han ido remarcando las debilidades, y las potencias que encontramos en el entorno del Distrito Portuario, pasamos a la etapa de integración de toda la información para poder constituir el marco estratégico que debe guiar la propuesta ideada. A lo largo de los apartados anteriores se ha ido detectando de cada parámetro estudiado, aquellos aspectos que pudieran significar un potencial a explotar en la propuesta, así como las debilidades o aspectos negativos que se deberán considerar.

En el siguiente cuadro se resumen ambos aspectos, asociados por materias.



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.8. DIAGNÓSTICO

2.8.2. DIAGNÓSTICO. TABLA DE POTENCIALIDADES Y DEBILIDADES

TEMÁTICA	POTENCIALIDADES	DEBILIDADES
El medio físico y ambiental	<p>Géología, morfología y suelos P1 Suelos aptos para el ajardinamiento, que no conlleven riesgos importantes.</p> <p>Topografía P2 La topografía es eminentemente llana, no plantea obstáculos de importancia a la accesibilidad universal, e introduce variaciones en la sección del muelle que enriquecen sus espacios.</p> <p>Clima P3 Sevilla disfruta de un clima suave durante gran parte del año, lo que es un atractivo a actividades de todo tipo, y además permite integrar éstas mejor con los espacios públicos.</p> <p>Calidad del aire y del agua P4 Los datos que arrojan los estudios oficiales de calidad del aire y del agua dibujan una situación buena, con margen de mejora.</p> <p>Contaminación acústica y lumínica P5 El cambio de usos en el Distrito Portuario significará una mejora en los niveles de contaminación acústica para el conjunto de residentes del ámbito.</p> <p>Distribución poblacional P6 En una posición central en el marco de las estructuras poblacionales de Andalucía, y en proximidad de áreas residenciales muy densas y consolidadas, como Los Remedios.</p> <p>Comunicaciones P7 Sevilla es un centro territorial, y punto de conexión entre un área de influencia de gran actividad potencial y las redes de transporte terrestre de nivel europeo (TEN-T). Dentro de Sevilla, el Distrito Portuario se encuentra bien comunicado.</p> <p>Connectividad ecológica P8 Posición en un conjunto de espacios verdes altamente cualificado a pequeña y gran escala.</p> <p>Energía y sistemas P9 Un altísimo potencial para la generación de energía renovable solar.</p>	<p>D1 Los suelos en el ámbito tienen una escasa capacidad mecánica, tanto para cimentación de edificios y estructuras, como para resistir a la erosión de las aguas de la Dársena.</p> <p>D2 Existen puntos que es necesario negociar cambios de cota, como los accesos a los grupos de naves desde la avenida de Guadalhorce y las inmediaciones de nudo de Padre García Tejero.</p> <p>D3 El calor extremo estival va en detrimento de las actividades durante una parte significativa del año, y la creciente escasez de recursos hídricos obliga a buscar alternativas de gestión del agua.</p> <p>D4 Una parte importante de la contaminación del aire se debe a altos niveles de ozono, y estos a su vez, a las altas temperaturas y radiación solar, que se pueden ver incrementadas como resultado del cambio climático.</p> <p>D5 Una parte importante de la contaminación se debe a altos niveles de ozono, y estos a su vez, a las altas temperaturas y radiación solar, que se pueden ver incrementadas como resultado del cambio climático.</p> <p>D6 La baja densidad residencial urbana del entorno del Puerto no favorece su vitalidad.</p> <p>D7 Posición periférica en dichas redes continentales, que actualmente se encuentran en diverso grado de desarrollo.</p> <p>D8 La principal dificultad estriba en superar las barreras que la trama urbana impone actualmente a las conexiones ecológicas.</p> <p>D9 Carencia de espacios de experimentación y retrato en el desarrollo de estrategias de producción de renovables, especialmente a pequeña escala y para el autoconsumo.</p> <p>D10 Las obras que han tenido lugar en época reciente, que han debilitado las conexiones entre el muelle de Tablada y el resto de la ciudad.</p> <p>D11 El Distrito Portuario se encuentra alejado de los centros de actividad terciaria actualmente más polentas de la ciudad.</p> <p>D12 La oferta comercial actual se concentra en el centro urbano, y hay un escaso poder adquisitivo en el ámbito, en un contexto general de decadimiento del Distrito Portuario.</p> <p>D13 No existe la suficiente integración de industrias y actividades productivas en el tejido urbano de Sevilla.</p> <p>D14 Las conexiones urbanas del Distrito Portuario con su entorno urbano son débiles.</p> <p>D15 Un puerto interior vinculado a destino turístico ya consolidado con amplias posibilidades de conexión con el territorio.</p>
ENCUADRE TERRITORIAL		
Ánalisis temático	<p>Espacios y memoria portuaria P10 Un denso conjunto patrimonial que, en torno al río Guadalquivir como vector histórico, conjuga la memoria urbana y la portuaria.</p> <p>Oficinas y centros de negocios P11 Por su posición en la confluencia de ejes terciarios urbanos, el Distrito Portuario puede jugar un papel en su integración efectiva, contribuyendo a evitar la dispersión en espacios poco enfocados.</p> <p>Comercio y otros servicios P12 La cercanía de Los Remedios, de las zonas residenciales de la Palmera y significativas en un distrito que carece de ellas.</p> <p>Industria y logística P13 El Puerto es clave para integrar en un mismo espacio actividades logísticas e industriales que requieren un uso extensivo del espacio y para la distribución por vías marítimas y ferroviarias.</p> <p>Innovación y conocimiento P14 La proximidad de las instalaciones de la Universidad de Sevilla juega en favor de la aparición de sinergias y el impulso de una variedad de actividades en el Distrito Portuario.</p> <p>Cultura, ocio y turismo P15 Un puerto interior vinculado a destino turístico ya consolidado con amplias posibilidades de conexión con el territorio.</p>	

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	135/139



2.8. DIAGNÓSTICO



TEMÁTICA

POTENCIALIDADES

DEBILIDADES

ARQUITECTURA Y PATRIMONIO	Análisis de elementos y valores patrimoniales	P16	La composición modular dota de un fuerte carácter industrial, y en este caso concreto de una interesante variedad de espacios amplios y generosos, de entre los que destaca la Avenida de Guadalhorce.	D16	La seriación puede introducir monotonía, indiferenciación y escasez de escalas intermedias, detrayendo de las condiciones de confort necesarias en un espacio plenamente urbano.
		P17	Los grupos de naves son elementos de una alta carga patrimonial, principalmente por: su condición de elementos originales; la espacialidad de su solución estructural; su lenguaje regionalista; y su papel mediador entre el puerto y la ciudad, hacia la que conforma la fachada principal del Distrito Portuario.	D17	Por su escala y usos originales, presentan unas fachadas poco permeables, escasa diferenciación, y algunas insuficiencias espaciales a la hora de ser reutilizadas para otros usos, que es necesario acometer sin comprometer sus valores patrimoniales.
EL ACCESO A LOS TERRITORIOS	Análisis de las vías de acceso	P18	Los tinglados son elementos originales de una alta carga patrimonial por sus cualidades estructurales y formales; su buen estado de conservación, y su papel en las vistas del muelle.	D18	Siendo estructuras claramente industriales, plantean dificultades a la hora de ser reutilizadas para otros usos, que es necesario acometer sin comprometer sus valores patrimoniales.
		P19	El Tinglado 9 presenta una interesante estructura de acero que genera un gran espacio exento y muy versátil, e integrada en la ordenación general del muelle, aunque con claras diferencias con el resto de elementos.	D19	Presenta deterioros en cerramientos y estructuras auxiliares, que por otro lado no tienen valores patrimoniales renitentes. Su nivel de protección en el planeamiento de la ciudad es, sin embargo, común al del resto de tinglados.
LA CONSTRUCCIÓN Y EL DISEÑO	Análisis de la calidad constructiva y diseño	P20	Están vinculados a la ya desaparecida calle trasera de los grupos de naves, a cuya configuración contribuyen, junto con ésta, introducen diferenciación y espacios de escaleras interiores y pequeñas en el conjunto patrimonial, y cualifican la Avenida de Guadalhorce.	D20	Son edificios de escaso interés compositivo, o constructivo, siendo su calidad material la limitada. En especial los espacios interiores pueden revelarse demasiado limitados para algunos usos.
		P21	Es un espacio en estadio seminatural, con capacidad como espacio de ocio y para la continuidad ecológica; para el contacto con la lámina de agua, y para las vistas sobre la dársena del Batán y el puerto de contenedores.	D21	Se encuentra o bien alejado o bien separado de los principales espacios urbanos a nivel peatonal, así como de las principales infraestructuras verdes de su entorno.
LA INFRAESTRUCTURA	Análisis de las infraestructuras	P22	Poseen un fuerte carácter portuario y son elementos muy identificables. En el caso de las grúas, por su porte, son hitos paisajísticos de primer orden.	D22	Son elementos que precisan de mantenimiento, y ofrecen pocas posibilidades de uso alternativo al original, para su puesta en valor. En el caso de las grúas, además pueden precisar de medidas adicionales de seguridad.
		P23	Una vía histórica en el proceso de formación del ámbito, con gran potencial de estructuración.	D23	Irrregular en su calidad ambiental, y con un espacio peatonal insuficiente, en la que no destacan los principales hitos patrimoniales.
LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTAL	Análisis de la protección del medio ambiente	P24	Es un espacio en gran medida disponible, clave en la conexión de la zona patrimonial con el resto de Distrito Portuario, con características de interés como una orilla accesible con cierto grado de naturalidad.	D24	Se encuentra en general poco cualificado, sin contener valores patrimoniales más que subsidiarios de los espacios adyacentes.
		P25	Es un espacio singular en el sur de la península, cuyas características son la regularidad del trazado, dimensiones generosas, y una alta cualificación arquitectónica. Es el eje principal del conjunto patrimonial, del cual mantiene una visión abarcadora en todo momento.	D25	Por su escala, requiere de importantes recursos para dotarla de calidad urbana y confort, y capacidad para representar los valores que rigen el desarrollo del Distrito Portuario, así como para reconfigurar las conexiones urbanas en sus extremos.
LA SUSTENIBILIDAD	Análisis de la sostenibilidad	P26	El cantil representa una gran superficie, situada entre la lámina de agua y la Avenida de Guadalhorce, con una alta calidad material y un importante papel en el paisaje fluvial, con capacidad para acoger diversos usos adicionales al portuario, y grandes espacios disponibles a norte y al sur.	D26	Debido a su uso original, presenta una habitabilidad reducida, una escala difícil de abarcar, tiene difícil acceso a la lámina de agua, y sus principales conexiones espaciales son perpendiculars al canal en vez de por los extremos norte y sur.
		P27	Sector con amplios espacios arbolados que conecta la Avenida de Guadalhorce y el Parque de Las Delicias, con acceso a la lámina de agua, y	D27	Barrera a la conexión funcional, peatonal y ecológica.
VERIFICACIÓN	FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
		Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	136/139	

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.8. DIAGNÓSTICO



TEMÁTICA	POTENCIALIDADES		DEBILIDADES
PAISAJE Y NATURALEZA	<p>Distrito Portuario y paisaje lluvial</p> <p>P29 El Distrito Portuario presenta las condiciones para generar un nuevo paisaje a nivel de ciudad.</p> <p>La visión desde el exterior del ámbito</p> <p>P30 El Distrito Portuario contiene un paisaje industrial de carácter fuertemente portuario, de gran riqueza, visibilidad y arraigo en la ciudadanía.</p> <p>La visión desde el interior del ámbito</p> <p>P31 En todo el ámbito se disfruta de vistas hacia el exterior, variadas y de alto valor estético, que lo sitúan en el conjunto urbano.</p> <p>Zona 1 Norte</p> <p>P32 Desde el Cantil se ofrecen vistas privilegiadas, tanto de los paisajes portuarios, como de zonas en estado natural y de la ciudad.</p> <p>Zona 2 Central Zona 3 Sur</p> <p>P33 En las ZH 2 y 3, las vistas son directas sobre la dársena del Batán y el funcionamiento del puerto. Y, en contraste, hacia el parque del Guadaira y otras en estado semi natural.</p> <p>Av de Las Razzas</p> <p>P34 La Avenida de las Razzas tiene una gran capacidad estructurante, y cuenta con edificios y espacios de interés, si bien en poco cualificados en la actualidad, especialmente en su extremo norte.</p> <p>Resumen de la zonificación</p> <p>P35 El Distrito Portuario contiene un paisaje industrial de carácter fuertemente portuario, muy visible y reconocible. Hay disponibilidad de amplios espacios en los que reformular la relación entre la ciudad y el puerto, en una posición central a nivel metropolitano y en un entorno muy cualificado. La escala de actuación representa una oportunidad para dotar al Puerto de Sevilla de notoriedad a nivel internacional.</p> <p>Patrimonio natural</p> <p>P36 Existe un importante patrimonio natural que permite crear una infraestructura verde en todo el ámbito y mejorar la habitabilidad.</p> <p>P37 La Zona 1 se encuentra consolidada a nivel de edificios y viarios.</p>	<p>La ausencia de hitos claros en gran parte de su extensión detrás de su presencia y representatividad en el paisaje fluvial y urbano.</p> <p>Es un paisaje inacabado y progresivamente indeterminado en su sector sur. El respeto a los valores paisajísticos puede limitar las posibilidades de la actuación, así como generar controversia en la ciudad.</p> <p>Estas vistas se encuentran apantalladas en algunos casos, y en otros se han perdido las conexiones espaciales reales.</p> <p>Al norte, las relaciones visuales con el resto de muelles y con el parque de las Delicias se encuentran parcialmente apantalladas.</p> <p>Estos espacios no son fácilmente accesibles, y existen obstáculos a la conexión ecológica con el Parque del Guadaira.</p> <p>Su carácter de vía rápida y carga de tráfico la convierte en una barrera a los recorridos trasversales y para la conexión con el Parque del Guadaira.</p> <p>Es un paisaje a veces duro, inacabado y progresivamente indeterminado en su sector sur.</p> <p>El respeto a los valores paisajísticos puede limitar las posibilidades de la actuación, así como generar controversia en la ciudad.</p> <p>El sector con más posibilidades de soportar una nueva imagen es a la vez el más alejado y desconectado de la ciudad.</p> <p>La calidad, distribución y conservación de la vegetación es variable, y no existe un diagnóstico detallado de su estado; hay obstáculos a la conexión con el Parque del Guadaira.</p> <p>El entorno es irregular en su configuración urbana, y contiene usos residuales.</p>	<p>D29</p> <p>D30</p> <p>D31</p> <p>D32</p> <p>D33</p> <p>D34</p> <p>D35</p> <p>D36</p> <p>D37</p> <p>D38</p> <p>D39</p>
PARAMETROS URBANISTICOS			
USOS Y ACTIVIDADES	<p>Usos portuarios</p> <p>Possible uso como terminal de cruceros</p> <p>Cronanía al centro, accesibilidad para el atraque, conexiones a la SE-30, amplias zonas de llegada y servicios</p>	<p>P38 La cercanía al centro permite a los cruceristas moverse a pie y facilita las actividades culturales y sociales que relacionan al puerto y ciudad.</p> <p>P39</p>	<p>D38</p> <p>D39</p>

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	137/139



2.8. DIAGNÓSTICO



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

TEMÁTICA	POTENCIALIDADES	DEBILIDADES
REDES DE INFRAESTRUCTURAS	<p>Redes básicas de infraestructuras</p> <p>P40 Actuar sobre un ámbito extenso es una oportunidad para reconfigurar de manera integral los esquemas de redes en esta zona de la ciudad.</p> <p>Plataforma</p> <p>P41 El Distrito Portuario tiene la potencialidad para transformarse en un auténtico laboratorio de pruebas de nuevas tecnologías. Esto favorece la atracción de empresas relacionadas con ese campo.</p> <p>Movilidad</p> <p>P42 La implementación progresiva de los costes de las instalaciones y alta emisiónes. El abaratamiento de estos sistemas favorece la reducción del impacto ambiental y mejora la fluidez del tráfico y fomenta el uso de vehículos sin emisiones.</p> <p>Energía</p> <p>P43 Eficiencia que alcanzan algunas como la solar en Sevilla hacen bastante interesante la disposición de alguno de estos sistemas.</p> <p>Infraestructuras innovadoras</p> <p>P44 Combinar redes de drenaje convencional y SUDS optimiza la absorción del terreno y evita riesgo de inundaciones.</p> <p>Gestión de residuos</p> <p>P45 Con ambas opciones se mejora la eficiencia en la separación y el reciclaje de residuos. Y la sostenibilidad.</p> <p>Producción de biogases</p> <p>P46 Avance hacia la economía circular, optimizando el tratamiento de los residuos al destinar una parte a producción de energía.</p> <p>Dispositivos de información</p> <p>P47 Los sensores de todo tipo apenas tienen mantenimiento y permite su integración en los edificios sin afectar a su imagen.</p>	<p>Las redes existentes tienen trazados heterogéneos, tramos dispersos y sin continuidad en algunos casos. Redes y equipos obsoletos.</p> <p>D40 Como toda tecnología, estas redes y sensores tienen el peligro de quedar desfasadas a cierto plazo.</p> <p>D41 El alto coste de la inversión inicial y el mantenimiento pueden ser un obstáculo al comienzo de la instalación estos sistemas.</p> <p>Capturar y reutilizar la escorrentía del agua es compatible con la creación de espacios públicos atractivos. Los SUDS encarecen el mantenimiento de las zonas verdes, y requieren monitorización para su correcto funcionamiento.</p> <p>D44 El alto coste de inversión inicial y gastos de mantenimiento pueden desincentivar la implementación de estos sistemas.</p> <p>D45 Bajo rendimiento de producción en relación al volumen de residuos. Riesgos y malos olores.</p> <p>D46 Desincentivar la implementación de estos sistemas.</p> <p>D47 Tecnologías como la videovigilancia con IA provocan incomodidad y controversia entre la población.</p>
Movilidad Metropolitana, PMUS	<p>Línea 3 Metro.</p> <p>P48 Proyecto "Punta de lanza" en sostenibilidad, promoviendo la movilidad sostenible en la zona.</p> <p>Digitalización y marketing online.</p>	<p>Excesiva concentración de equipamientos en la zona sur, dificultando la movilidad en la zona sur de Sevilla.</p> <p>D48 Dada la consideración de la actuación en el PMUS. No resolver bien el acceso a la actuación. Proceso de crecimiento del área metropolitana: uso del vehículo privado frente al transporte público.</p>
MOVILIDAD	<p>Actuación en zona urbana consolidada, con poder atractor desde el primer día.</p> <p>Transporte público cercano, susceptible de ser ampliado o modificado para dar servicio directo sin grandes intervenciones</p> <p>P49 Movilidad a pie garantizada por cara norte, y adecuada por cara este. Red de carril bici desarrollada en el ámbito y cruzando el Puente de las Delicias. Con la ampliación a la Avenida de Las Razas se podría considerar completa en el ámbito.</p>	<p>Falta generalizada de aparcamiento en el límite sur que empeoraría nivel de servicio en Las Razas</p> <p>D49 Dada su morfología, - acceso limitado a cara este. Ámbito de estudio atendido, con necesidad de varios accesos. Acceso desde SE-30; a pesar de disponer de acceso cercano a la ronda de circunvalación, existe se produce por uno de los tramos más conflictivos. Resulta interesante considerar el acceso vialario por la calle Brackenbury en vez de por la Av. de Las Razas.</p>
Movilidad interna	<p>Actuación en zona urbana consolidada, con poder atractor desde el primer día.</p> <p>Transporte público cercano, susceptible de ser ampliado o modificado para dar servicio directo sin grandes intervenciones.</p> <p>P50 Movilidad a pie garantizada por cara norte, y adecuada por cara este. Red de carril bici desarrollada en el ámbito y cruzando el Puente de las Delicias. Con la ampliación a la Avenida de Las Razas se podría considerar completa en el ámbito.</p>	<p>Zona con tráfico saturado incluso antes de la actuación.</p> <p>Nuevas actuaciones en el límite sur que empeorarán nivel de servicio en Las Razas</p> <p>D50 Zona con tráfico saturado incluso antes de la actuación.</p> <p>Falta generalizada de aparcamiento en la zona.</p> <p>Nuevas actuaciones en el límite sur que empeorarán nivel de servicio en Las Razas</p>

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	138/139



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.8. DIAGNÓSTICO



APROBADO INICIALMENTE

POR RESOLUCIÓN DE LA AIRECCIÓN GENERAL DE
ORIENTACIÓN DEL TERRITORIO URBANO Y
SERVICIOS DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANEAS
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

TEMÁTICA	POTENCIALIDADES	DEBILIDADES
GOBERNANZA	Oportunidad para ser ejemplo local y global de gestión eficaz y eficiente. El Distrito Portuario puede ser un catalizador de las necesidades de un sistema normativo descentralizado y desconectado de la realidad de transformación urbana en que se encuentra.	D51 La escasa cultura de colaboración público-privada e interadministrativa puede dificultar la consecución de los objetivos estratégicos del Distrito Portuario. El marco y estructura normativo ralentiza la flexibilidad necesaria para establecer usos provisionales o un sistema de concesiones atractivo
VIABILIDAD LEGAL MARCO URBANÍSTICO	Ley de Puertos del Estado Delimitación de Usos Portuarios Plan Especial del Puerto Plan General de Ordenación	P51 Vialidad expresada desde las administraciones para desarrollar el DUP a través de una Modificación Puntual del Plan Especial del Puerto de Sevilla. P52 Variiedad de legislaciones superpuestas de distinto rango y alcance sobre un Puerto de Interés General que pueden dificultar una interpretación uniforme por parte de las administraciones implicadas.

Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma> indicando el código de VERIFICACIÓN

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	139/139

