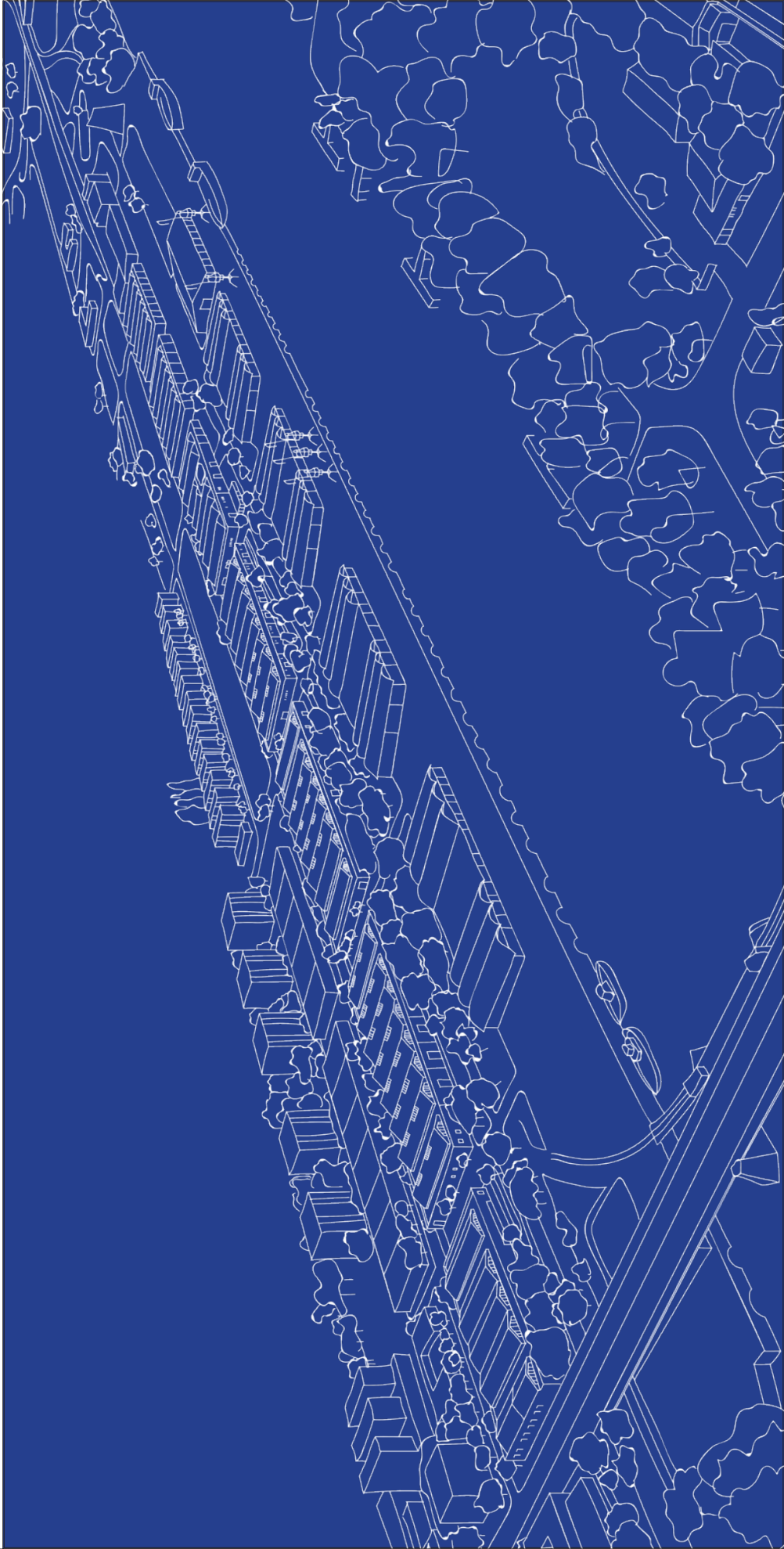




CLIENTE
Autoridad Portuaria de Sevilla

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



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	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	1/139	

APROBADO INICIALMENTE
PRESIDENTE DEL COMITÉ DE FOMENTO DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

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:

- 1. 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.**
- 2. Informe del Servicio de Gestión y Ejecución de Planes, de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo**

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:

1. 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 Estratégica Simplificada.
2. **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.

A dicho Informe Ambiental Estratégico se adjuntan los emitidos por:

- 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.

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.

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	3/139	

APROBADO INICIALMENTE
PRESIDENTE DEL COMITÉ DE FOMENTO DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

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	

[illegible]

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
PRESIDENTE DEL COMITÉ DE FOMENTO DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

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	

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

1. ANTECEDENTES

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	Pk2jmQC3TTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	7/139	

Es copia auténtica de documento electrónico

APROBADO INICIALMENTE
POR EL CONSEJO DE GOBIERNO DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

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	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	13/139	

ÍNDICE

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024
CON SEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

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	

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	16/139	

2.1. INTRODUCCIÓN

APROBADO INICIALMENTE

Por el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla, en su sesión ordinaria de 17 de junio de 2024, en virtud de la delegación de competencias en materia de ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENDA URBANA.

SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024

CONSEJO DE GOBIERNO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA

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:

- **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,

como en el apoyo para su solicitud o búsqueda, o en facilitar y acompañar al equipo de proyecto en las múltiples visitas realizadas al ámbito de estudio.

- **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.
- La estructura sobre la que se ha organizado la información responde a las consideraciones fijadas en la metodología del Plan de Proyecto, y esta basada en 4 consideraciones: Análisis formal, análisis funcional, gobernanza y marco normativo, y análisis temoral. Dentro estas cuatro líneas de análisis se integran todas las temáticas que estructuran la información y el análisis.
- **Realización de talleres de trabajo, entrevistas, comités de seguimiento, 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.

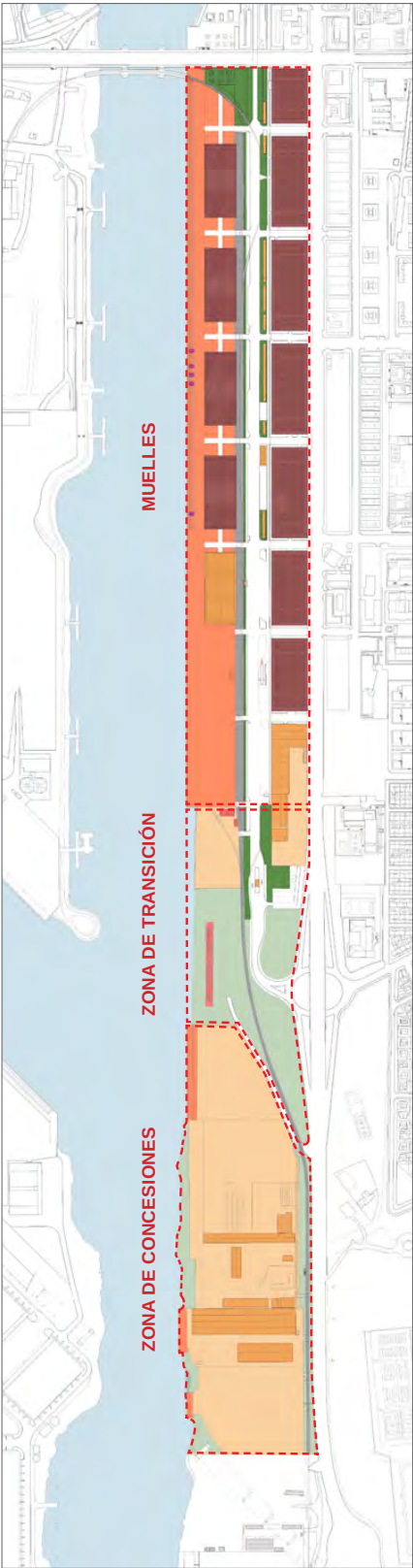
Los talleres celebrados (arquitectura y patrimonio, movilidad, modelo de negocio, terminales de cruceros y usos asociados, etc.) han contado con la participación de asesores especializados miembros del equipo de Oficina Técnica, y también con expertos externos, que han aportado una visión cualificada.

- **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.

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.

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
Viarios	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 transver-

sales 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 viarios 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

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

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.

Se dan 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,

ZONA DE CONCESIONES

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 viaria 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.

FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	18/139



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	Pk2jmQC3TTTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	19/139	



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.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

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, prestando especial atención a dimensiones que conllevan 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,

se delimitado el del estuario como principal área de influencia, y la entente como el triángulo que queda definido por los núcleos de Cádiz, Huelva y Sevilla, así como las poblaciones que a ambos lados de la Marisma se suceden entre ellas.

La escala metropolitana es la del área funcional urbana formada por el municipio de Sevilla y los colindantes, engloba principalmente aquello con acceso al trazado de la ronda de circunvalación SE-40. Por último, la escala local o urbana, recoge el sector de la ciudad en el que la dársena del Guadalquivir actúa como eje principal; es decir, el sector urbano comprendido entre la madre del río al oeste y la primera periferia al este, y entre San Jerónimo al norte y el cauce del Guadalíra al sur.

Ocasionalmente se introducen estudios de escala superior, para ilustrar relaciones de más largo alcance, ya con el resto de Andalucía o de España. Los temas tratados son diez:

- Distribución poblacional
- Comunicaciones,
- Naturaleza y paisaje
- Energía y sistemas
- Espacios y memoria portuaria
- Oficinas y centros de negocio
- Comercios y otros servicios
- Industria y logística
- Innovación y conocimiento
- Cultura, ocio y turismo



3. Situación del ámbito de actuación.



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

 JUNTA DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
CONSEJO PRESIDENTE-GOVERNOR

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 característicamente 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 Xerofluvent, 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 Guadaira, 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 expansión es de moderado a alto**. Las condiciones no son favorables para las obras de

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

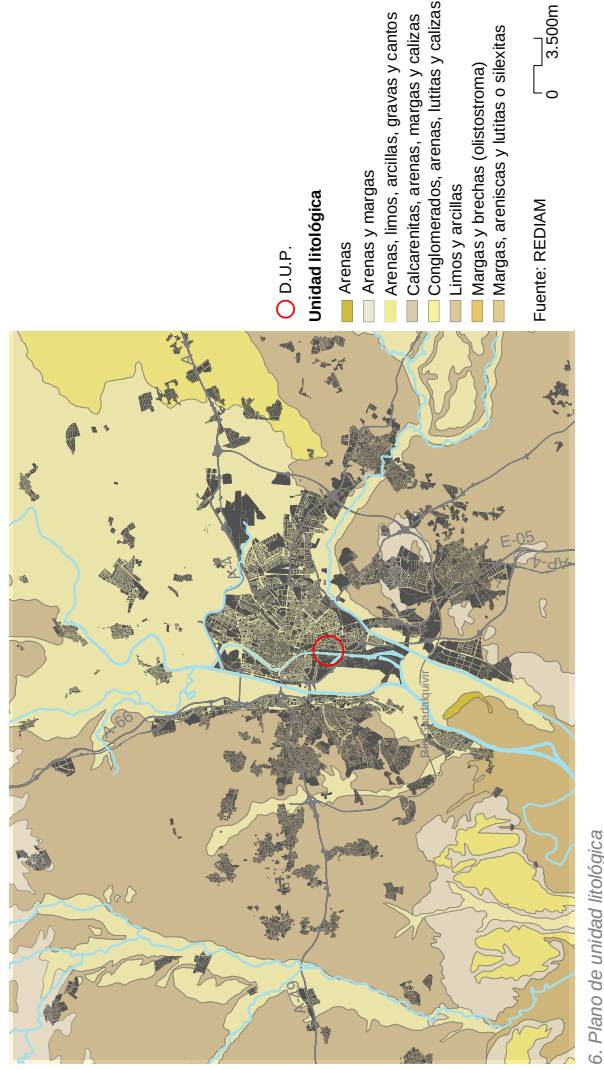
La **peligrosidad sísmica es baja**, aunque la estabilidad no es total, con valores de aceleración básica comprendidos entre 0,04 y 0,08g. El riesgo de erosión es también bajo.

POTENCIALIDADES:

**Suelos aptos para el ajardinamiento,
que no conllevan 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.



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



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 Guadaluquivir y Guadaira.

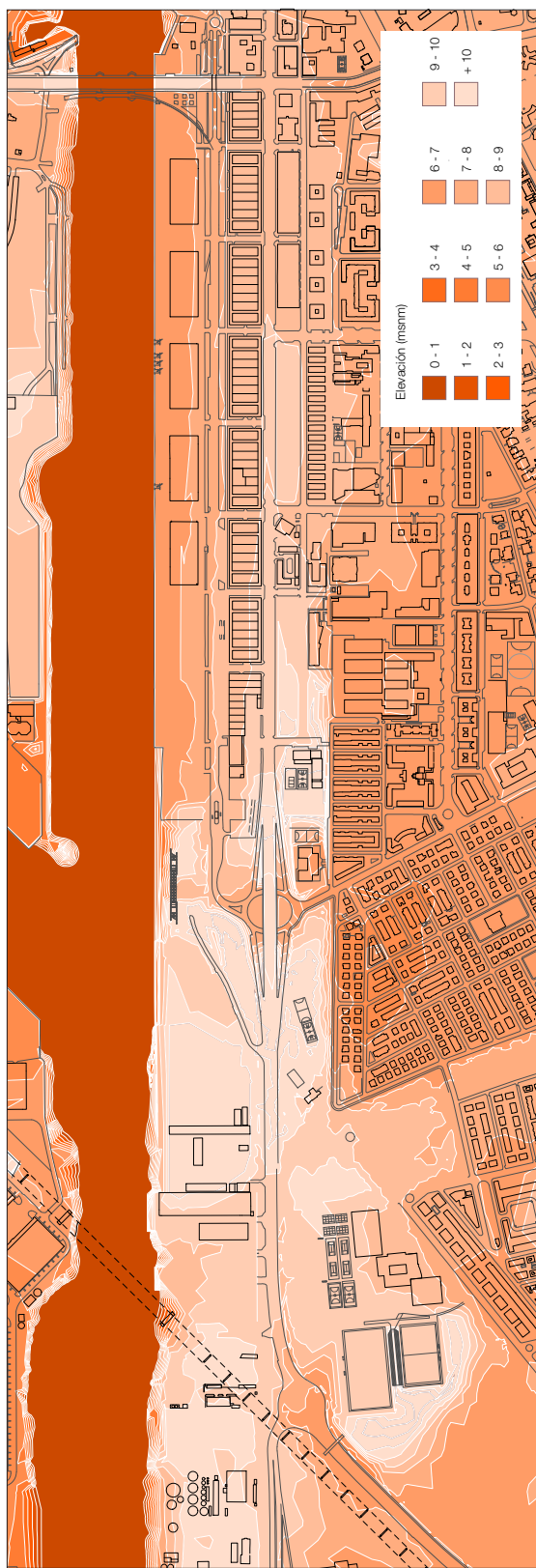
En este sentido, tienen especial importancia las defensas que se habilitaron con ocasión de la construcción del Canal de Alfonso XIII y contra el río Guadálquivir, que posibilitaban la ocupación de todo el sector de la Palmera. La avenida

de las Razas discurre por la coronación de la primera, paralela al Canal.

Estas obras de acondicionamiento se ejecutaron conjuntamente 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 alcantarillado y la formación de desniveles que facilitaran la carga y descarga. Así mientras que el Cantil se sustituyó a una cota aproximada de 6,50 m.s.n.m. y la avenida de Guadalupe se aproximó 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 semitrinchera 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 Razas, 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



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

 JUNTA DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
CONSEJO PRESIDENTE-GOVERNOR

Hidrología

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

García Tejero, incorporación desde Heliópolis y acceso al muelle por el sur. En este punto, el paso inferior descende 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.

POTENCIALIDADES:

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.

DEBILIDADES:

Existen puntos que es necesario negociar importantes cambios de cota, como los accesos a los grupos de naves desde la avenida de Guadalhorce y las inmediaciones del nudo de Padre García Tejero.



8. Inundabilidad. Fuente: IECA

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	24/139



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

JUNTA DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

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 18,2° 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 acuciantes en Sevilla son los **riesgos asociados al aumento de las temperaturas estivales**, ya elevadas. Se estiman que podría alcanzar máximas de 50º C.

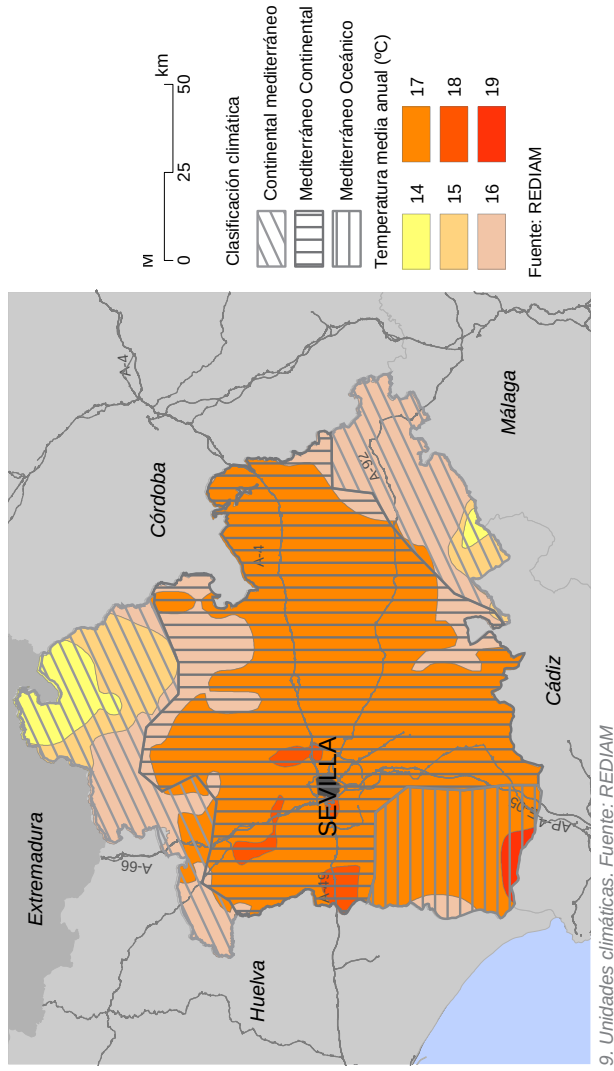
El aumento de las temperaturas es el mayor riesgo asociado al cambio climático

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

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.



2.2. ENCUADRE TERRITORIAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

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 apantallan 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 Tarfia, 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.

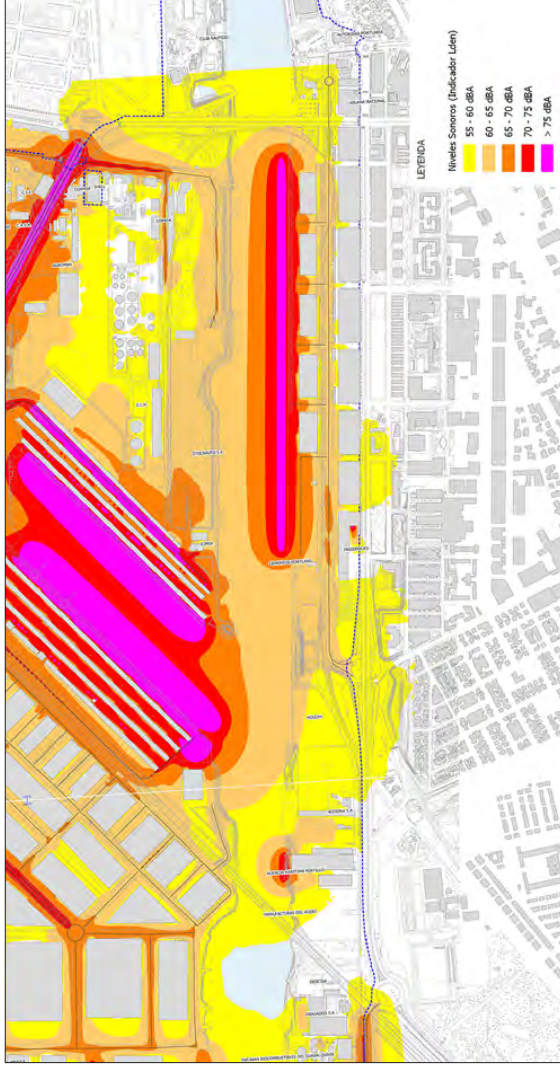
En cuanto a contaminación lumínica, el Mapa de Calidad del Cielo de Andalucía identifica niveles de calidad **Muy Mala**, es decir, de menos de 18 mag/as², como en la práctica totalidad del núcleo urbano de Sevilla.

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

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 Guadamar 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.

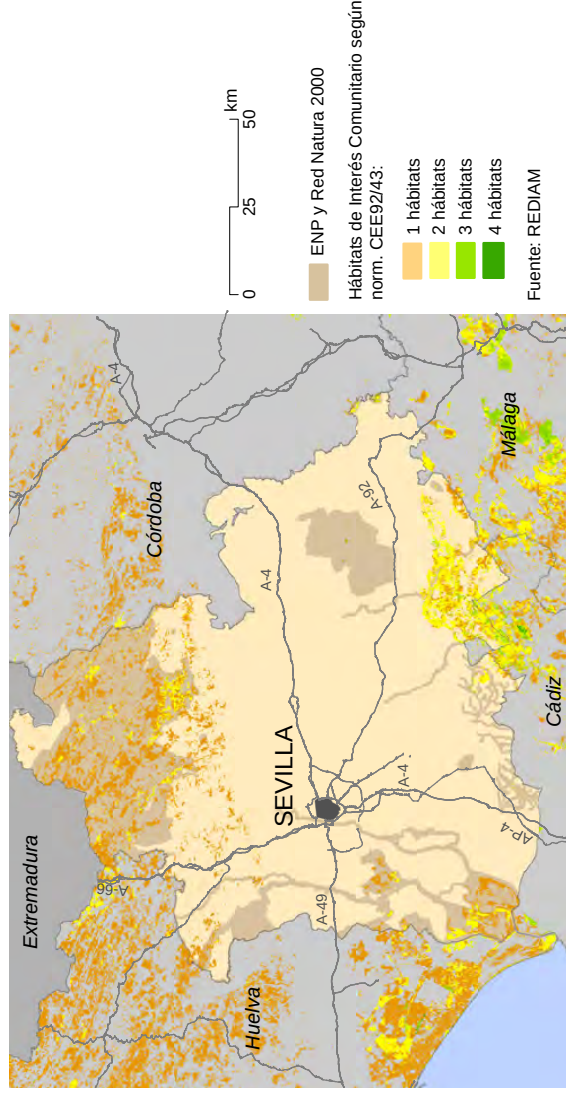
Los Espacios Verdes más cercanos corresponden al Parque de María Luisa a unos 500 metros al norte y el Parque del Guadaláira, en el extremo sur. A estas se añade el paraje de Tablada, una porción de la vega inundable del Guadalquivir entre el Aljarafe y Sevilla. Se trata de una zona con presencia de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

En cuanto a fauna, un hábitat tan modificado hace poco probable la existencia de especies destacables. Aun así, se han detectado cigüeñas (protegidas), y esporádicamente láridos y ánares 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 ratonero. **Preocupación especialmente la presencia de aloctonas invasoras en el agua de la dársena:** el mejillón cebrado y briozoos.

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



11. Densidad de Hábitats de Interés Comunitario



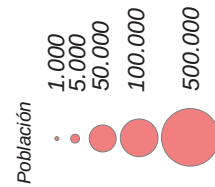
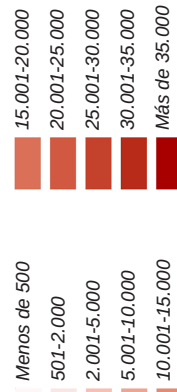
APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

GOBIERNO DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA



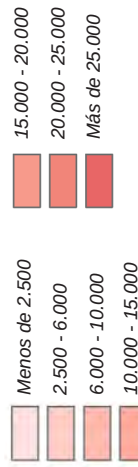
14. Distribución de la población. Ámbito local

LEYENDA PAG. PREVIA

Densidad de población (Hab/km²)

LEYENDA

Densidad de población (Hab/km²).
Interpolación kernel 600 m.



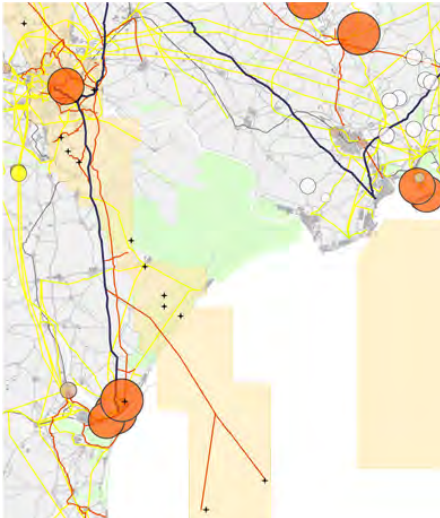
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	35/139	

Energía y sistemas

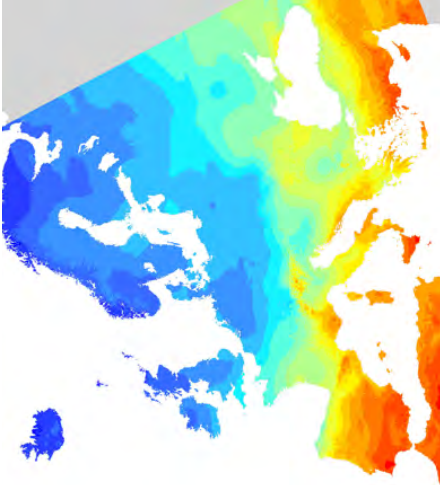
España, y Andalucía dentro de ella, ocupan un lugar privilegiado en Europa en lo referente a energías renovables. En Sevilla las ventajas vienen dadas principalmente por el número de horas de sol recibidas anualmente, a lo que en su entorno inmediato se suma el potencial eólico de las áreas del estrecho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

POTENCIALIDADES:

Un altísimo potencial para la generación de energía renovable solar.

DEBILIDADES:

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

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

JUNTA DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA



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.

En resumen, en torno al Guadalquivir se entre-
mezclan 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.

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	37/139



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, Viapol, 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.

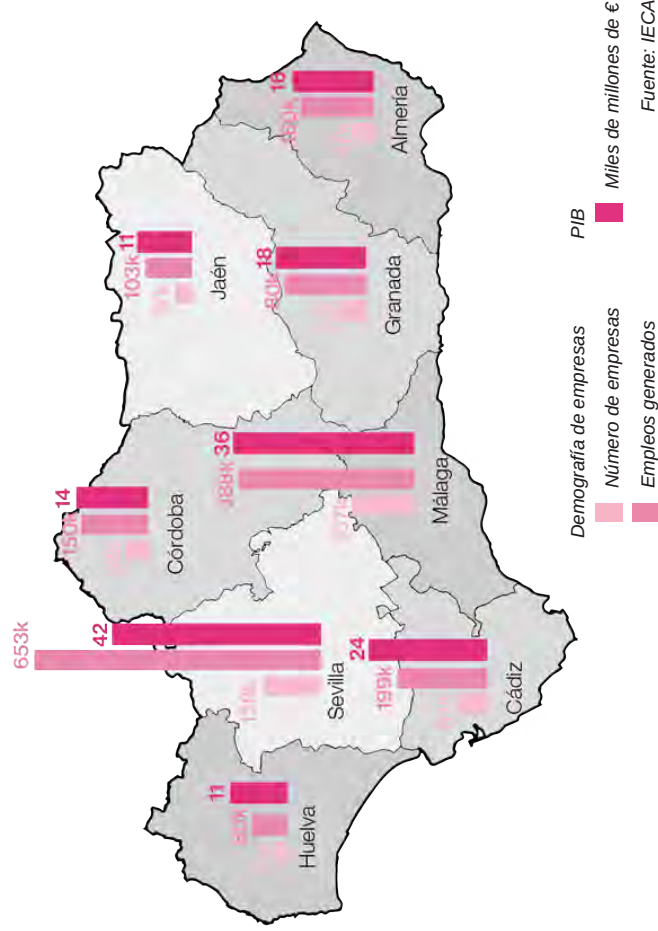
El segundo eje está más vinculado al centro urbano y al río como eje articulador del mismo. Abarca desde Nueva Torneo - San Jerónimo a Los Remedios, donde de nuevo se queda a las puertas del Distrito Portuario. Las vías que concentran la actividad terciaria son República Argentina y Virgen de Luján en 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.

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.

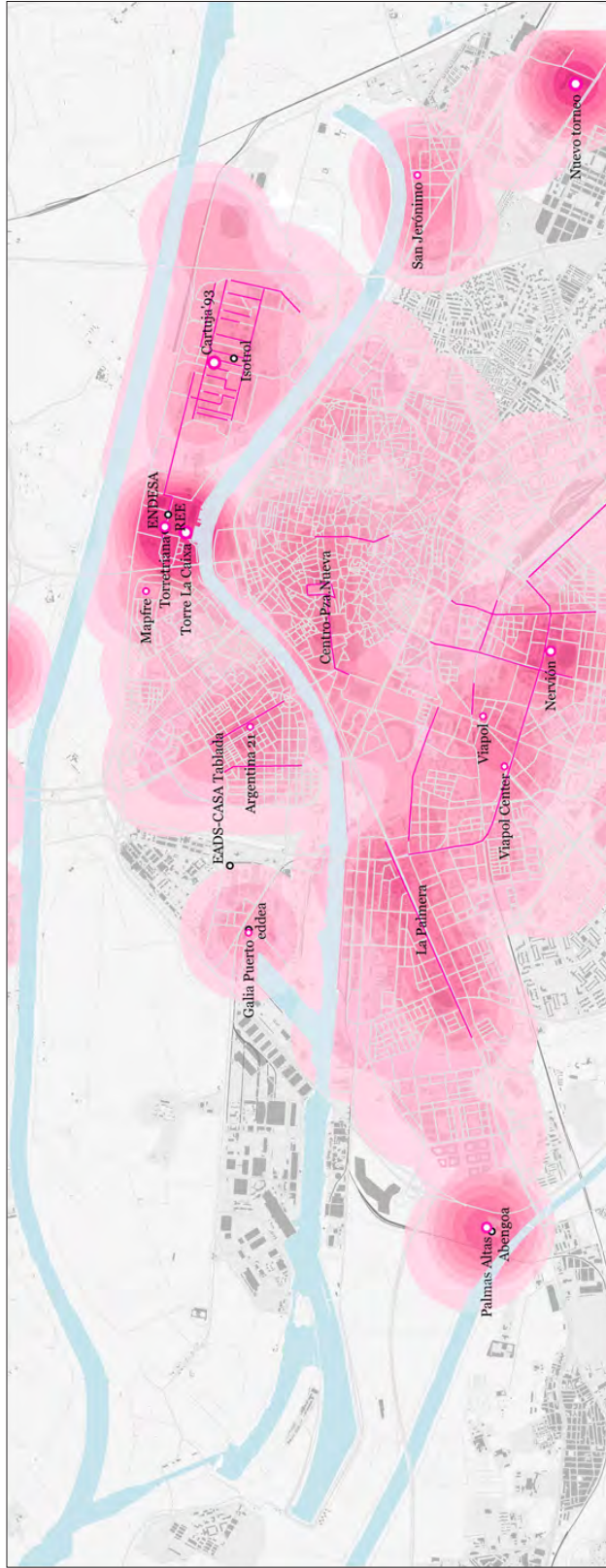
DEBILIDADES:

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



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

CONSEJO DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA



27. Distribución de actividades de negocios y oficinas

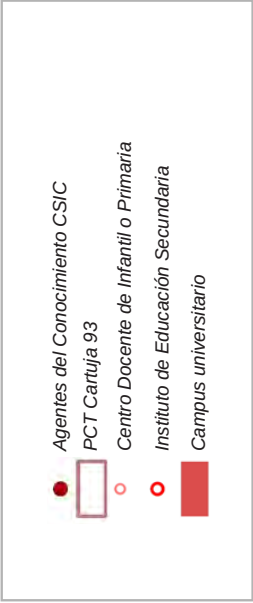
LEYENDA

Densidad kernel. Actividades de negocios y oficinas (600 m)

	Mín	Máx
1. <i>Elaboración de la propuesta de intervención</i>	1.1. <i>Identificación de la necesidad</i>	1.2. <i>Elaboración de la propuesta de intervención</i>
2. <i>Planificación de la intervención</i>	2.1. <i>Identificación de los recursos</i>	2.2. <i>Elaboración del plan de intervención</i>
3. <i>Implementación de la intervención</i>	3.1. <i>Identificación de los recursos</i>	3.2. <i>Elaboración del plan de intervención</i>
4. <i>Evaluación de la intervención</i>	4.1. <i>Identificación de los recursos</i>	4.2. <i>Elaboración del plan de intervención</i>

○ Centro de negocios
Calle con concentración de
oficinas y servicios terciarios

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	47/139

APROBADO INICIALMENTE

Por el Pleno del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, en su sesión de 17 de junio de 2024, en virtud de la delegación de competencias que le atribuye la Ley Orgánica 1/2018, de 27 de octubre, de Régimen Jurídico del Gobierno de Andalucía, en el ámbito de las competencias de la Junta de Andalucía, en materia de ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.

SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024

CONSEJO DE GOBIERNO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

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.

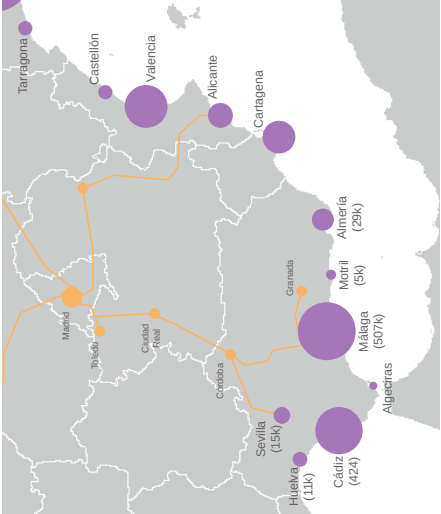
Uno de los retos es atraer la actividad turística y de ocio que hoy se concentra fundamentalmente en el casco histórico; apoyarse en la menor estacionalidad de la oferta urbana para competir con el turismo de sol y playa, y mejorar la oferta para actividades como congresos y negocios.

POTENCIALIDADES:

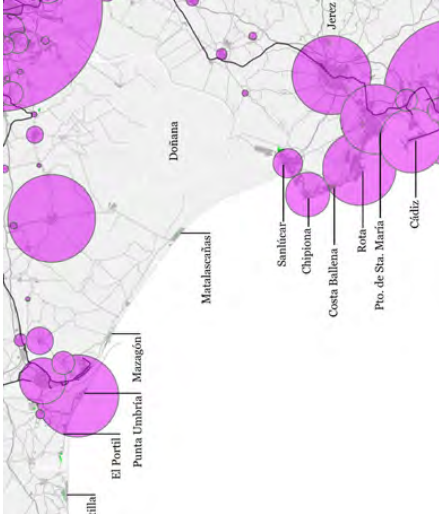
Un puerto interior vinculado a destino turístico ya consolidado con amplias posibilidades de conexión con el territorio.

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

2.2. ENCUADRE TERRITORIAL



38. Tránsito de cruceros y principales conexiones terrestres



39. Distribución de plazas hoteleras. Estuario

<

APROBADO INICIALMENTE
PRESIDENTE DEL COMITÉ DE FOMENTO DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

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	

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	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	51/139	



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

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

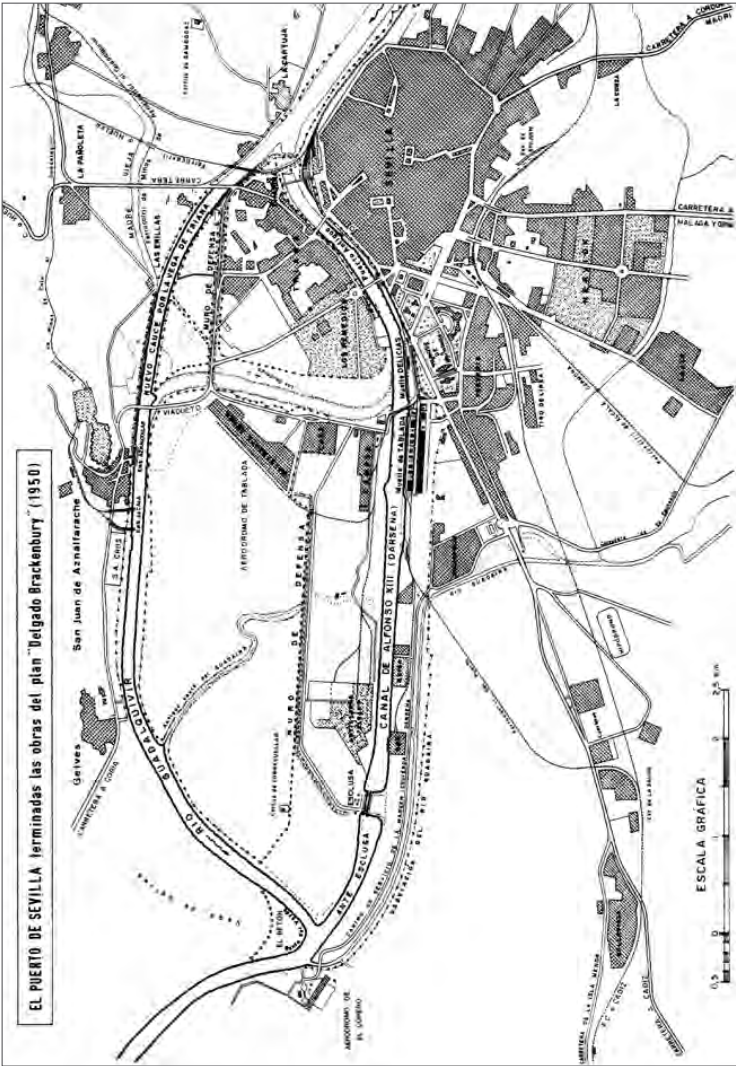
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

y su desembocadura, y en el puerto propiamente y de Tablada (1926), continuando el vector de dicho. Bajo este plan se completó la corta de desarrollo y crecimiento, tanto del puerto como urbano, en dirección sur. Tablada y canal de Alfonso XIII, así como los nuevos muelles de Nueva York, de las Delicias, 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)

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

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 retrasó 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 Arjona (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.

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



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



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

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

JUNTA DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA



54. Fachada al Cantil 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 viarias, 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 navés. 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 las bóvedas de perfil parabólico. El resultado son unas cubiertas de perfil abovedado triple sostenidas por cincuenta 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 implanta 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 navés 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 muelle y ampliación del muelle (1930-1990)

El segundo periodo que nos ocupa queda definido por un desarrollo de las instalaciones deportivas 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 Borbolla 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, emanan del eje de la Palmera.

En este contexto, en el Muelle de Tablada se consolidó el uso portuario. En 1938, se construyeron los 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 Razas**, que quedaba principalmente para servicio de las instalaciones portuarias, se prolongó, ini-



2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

JUNTA DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

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 Razas 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 Guadalupe, es claro que su formalización ha quedado incompleta, faltando en algunos módulos. Su formalización es estandarizada y sus espacios

anteriores, 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 Guadalupe, 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.

rias, 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 Razas.

- 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 Guadalupe.

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



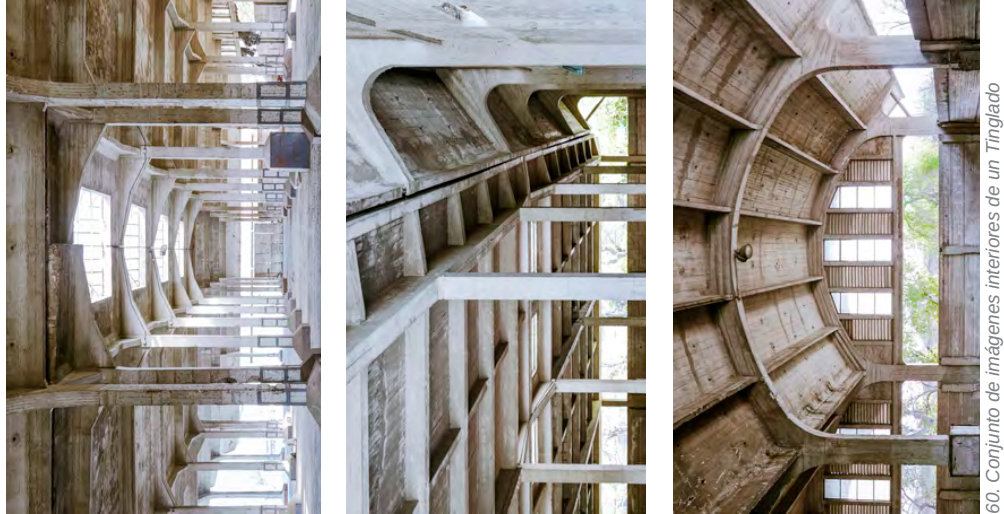
Las fachadas son seriadas y relativamente sobrias, con una marcada comisa que acentúa la unidad y horizontalidad del conjunto. En las naves de los extremos las portadas decoradas de azulejería se enmarcan entre prominentes pilas tras rematadas con pináculos. Los accesos intermedios son mucho más sencillos, 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 Guadalquivir. 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 compositiva 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 testeros, 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



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 y escala industriales. Puede ser, sin embargo, un obstáculo para su habitabilidad al carecer de

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

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.

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

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

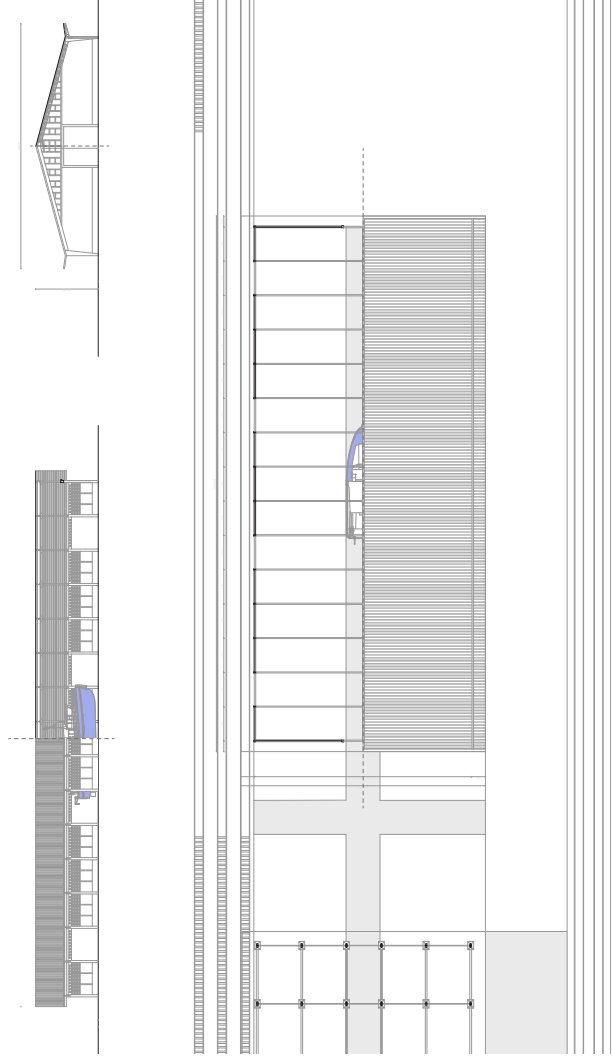
GOBIERNO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

El Tinglado 5

El Tínglado 5 se construye en 1971, con posterioridad al resto de tínglados 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 trasiego 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.



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.

DEBILIDADES:

Presenta deterioros en cerramientos y estructuras auxiliares, que por otro lado no tienen valores patrimoniales reseñables. Su nivel de protección en el planeamiento de la ciudad es, sin embargo, común al del resto de tinglados.

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



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

ACCIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

NITA DE ANDALUCÍA

Grúas y norays

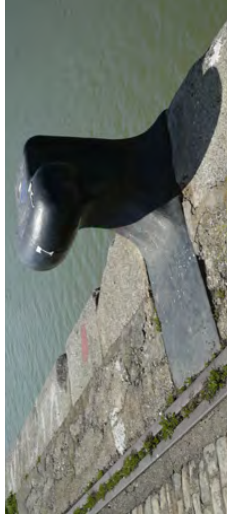
Las grúas y los noraves del muelle son elementos singulares que contribuyen al fuerte carácter industrial y portuario del Distrito Portuario. Ambos grupos se encuentran en el Cantil, y junto con el mismo, y los tinglados, aportan las imágenes más icónicas del muelle.

Las grúas que se conservan son eléctricas, de pórtico sencillo y brazo nivelado o "luffing". Son autotomóviles, 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 Zorzoza, 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 amaire 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.



69. Grúas del distrito urbano portuario



70. Noravs 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.

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 Puentecillo de las Delicias existen acerados laterales y un arbolado de entidad, y la fachada oeste mantiene una cierta continuidad, con edificios y alineaciones

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	Pk2jmQC3TTTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	80/139



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 JUNTA DE ANDALUCÍA

El acceso sur

Este es un espacio al sur del muelle que ha permaneció vacante, condicionado por la necesidad de espacio del ferrocarril para dividirse en los ramales que discurren por la Avenida de Guadalupe 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 Razas. 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 Guadalupe, 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 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 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.



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

Pk2jmOC3TTCMCR87EMD8S99BSLDEVE

PÁGINA

82/139



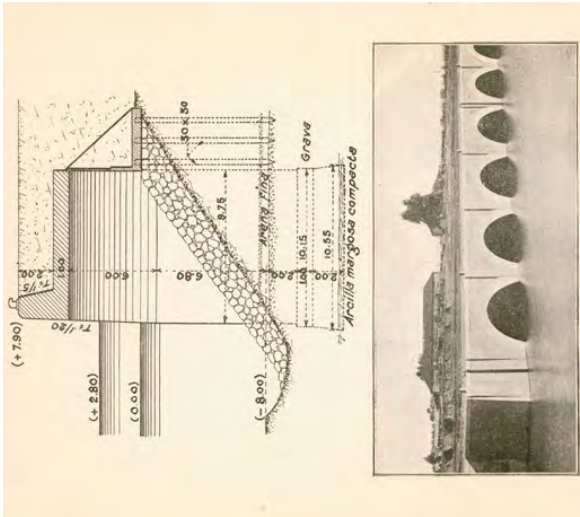
El Cantil

“El Cantil” comprende el muro de atraque de navíos y andén de costa para carga y descarga. El muelle original, construido bajo el Plan Moliní, 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.

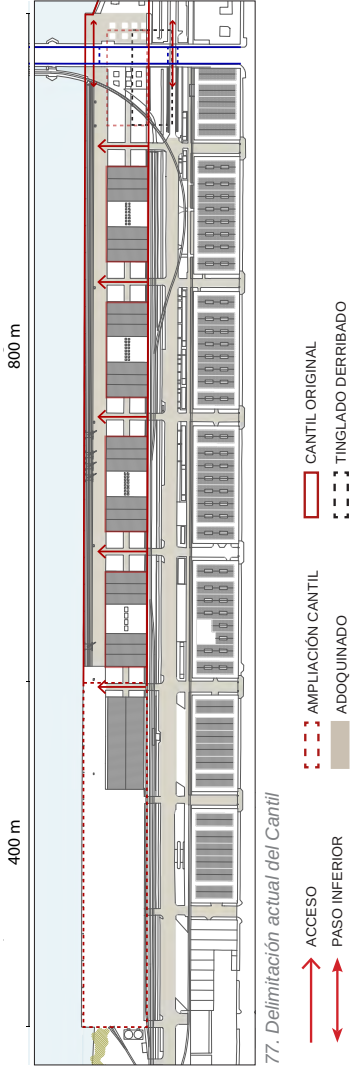
En su configuración actual, el extremo norte del Cantil se encuentra atravesado por el Puente de Las Delicias, reduciendo su longitud funcional. Las conexiones por este extremo, como en el caso de la Avenida de Guadalhorce, se practican por debajo de dicho puente. El firme se eleva unos 5 m sobre la 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 Burdeos con objeto de economizar en materiales. El resultado es singular en el conjunto



76. Esquema constructivo de la contención



77. Delimitación actual del Cantil



78. Estado Actual

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

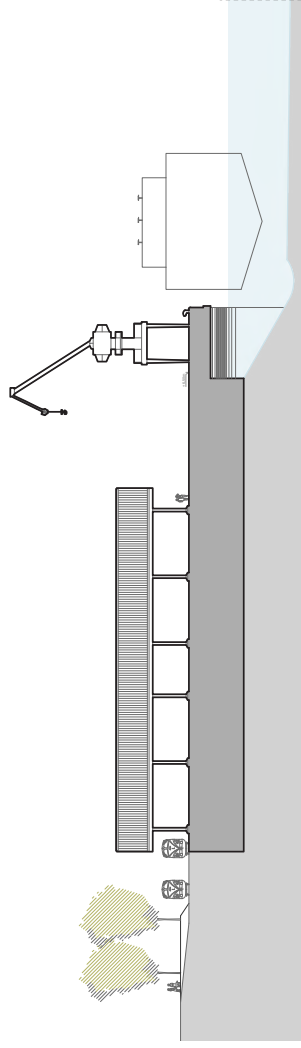
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

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.

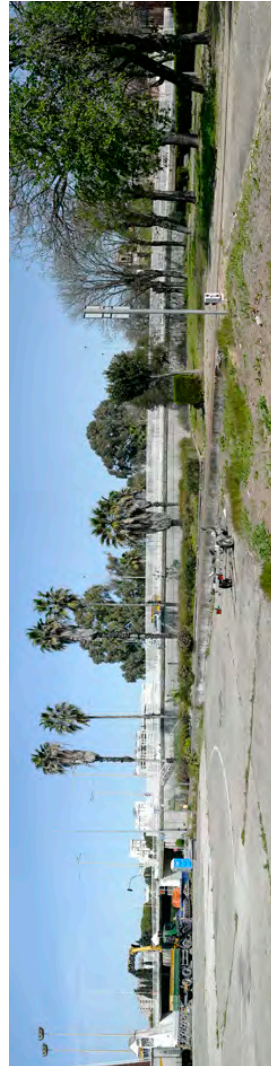
DEBILIDADES:

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.



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 atraque de remolcadores, hasta la Avenida de Guadalupe. 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 Guadalupe.



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO



ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

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 Guadalupe 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.

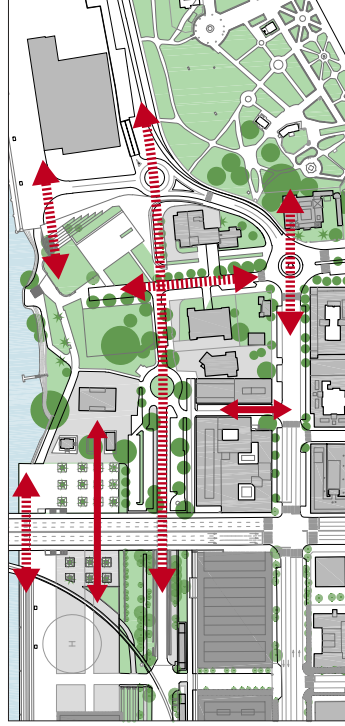
Las Razas mantiene una relación más clara con el Parque de Las Delicias, cuya vegetación focaliza su perspectiva sur-norte, junto con el pabellón de Marruecos, actual sede del Servicio de Parques y Jardines del Ayuntamiento. La rotonda de

acceso a la glorieta de Méjico en cierta medida evita que esas relaciones se manifesten 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 nort-sur, como permitiendo la permeabilidad en sentido perpendicular al río, eliminando cerramientos y evitando los recorridos en fondo de saco.



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



85. Avda. de Guadalupe desde el norte del puente de las Delicias

Conexiones perdidas

Conexiones debilitadas

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



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	

APROBADO INICIALMENTE

PODERADO POR LA COMISIÓN DE ASESORIA TÉCNICA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO URBANISMO Y SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024

CONSEJO DE GOBIERNO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 JUNTA DE ANDALUCÍA

2.3. PATRIMONIO URBANO-PORTUARIO

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

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 Páez 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.

APROBADO INICIALMENTE
PRESIDENTE DEL COMITÉ DE FOMENTO DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

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	

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	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	91/139	



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	92/139	

APROBADO INICIALMENTE

PODERADO POR EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO DE ANDALUCÍA

ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y AGENCIA URBANA

SERVICIO DE GESTIÓN Y ELECCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024

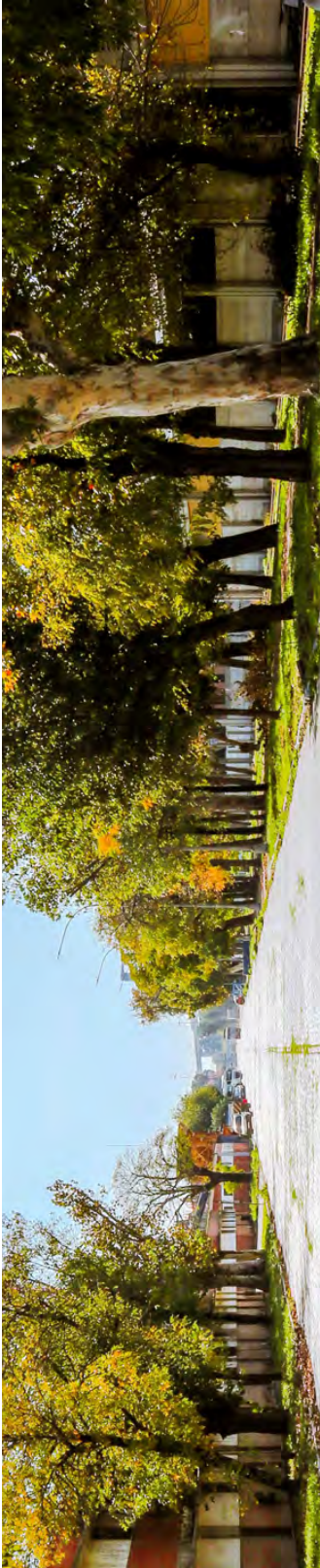
COMISIÓN DE FOMENTO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

JUNTA DE ANDALUCÍA

2.4. RELACIONES VISUALES Y PATRIMONIO NATURAL

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO



87. Avda. 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 el ámbito en sí, tanto como instalación portuaria como 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 reafirmación de los valores identitarios, así como en los espacios indeterminados en los que hay potencial para dar forma a un paisaje nuevo y actualizado.

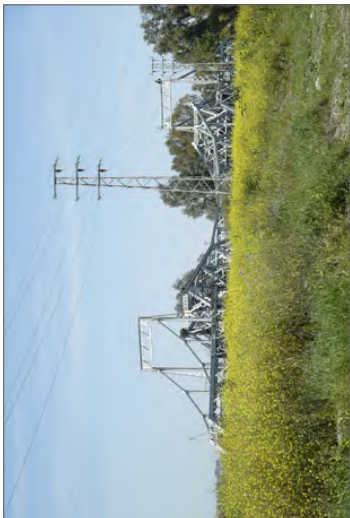
Finalmente, se señalan las principales masas y conjuntos de vegetación que se localizan en el ámbito, cómo se distribuyen y en qué grado de consolidación se encuentran, más allá que como recursos visuales, también para la biodiversidad, la conectividad ecológica y el confort. Aquí, se explora la presencia 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 azul 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.

Zona 2: Zona de transición

En la segunda zona, las principales vistas se establecen con la avenida de las Razas, en un tramo en el 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 cantil, 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 Guadaíra y con el barrio de Heliópolis, 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 cualifica las relaciones visuales sobre el río y el resto del puerto.



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

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, porque 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 Razas.



99. Vista 5, de la Zona Homogénea 3

POTENCIALIDADES:

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

DEBILIDADES:

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



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
2
CONSEJERÍA DE FOMENTO

ACCIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 JUNTA DE ANDALUCÍA

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 contiene un importante capital natural que representa un recurso valioso para la habitabilidad; la tercera zona ha evolucionado con una lógica de desarrollo 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



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	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	101/139	



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

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

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

A photograph of a railway track. In the foreground, the yellow side of a train is visible. The track runs alongside a concrete wall covered in colorful graffiti. A tall utility pole with multiple cross-arms stands in the background. The sky is overcast.

106. *Infraestructuras*

Las redes presentan un estado muy heterogéneo, y no hay constancia documental de la totalidad de las canalizaciones existentes debido a la antigüedad de algunos tramos.

También han sido tenidos en cuenta los proyectos previstos (como la modificación del trazado del emisario de aguas residuales bajo la Av. de las Razas) y las infraestructuras existentes fuera del ámbito de análisis, que pueden ser susceptibles de utilización para la conexión y/o mejora de las redes.

- Abastecimiento de agua
- Saneamiento
- Evacuación de pluviales
- Abastecimiento eléctrico
- Alumbrado
- Abastecimiento de gas
- Telecomunicaciones



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO



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 princi-

principales: una en la avenida de Guadalupe 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 Guadalupe dispone de varias líneas de alimentación en ambos márgenes. La

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

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.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

ACCIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 JUNTA DE ANDALUCÍA

112. Otras redes existentes

RED DE DISTRIBUCIÓN DE GAS

RED DE FIBRA ÓPTICA

RED DE TELECOMUNICACIONES

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 Razas-Barrionuevo-Perú-Las Razas)
- **Red de telecomunicaciones por el interior del recinto portuario** (avenida de Guadalupe) hasta el control de acceso, y a partir de este punto en dirección sur, por Las Razas. Además, en los extremos norte y sur, parte de estos trazados incluyen red de fibra óptica.

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.

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

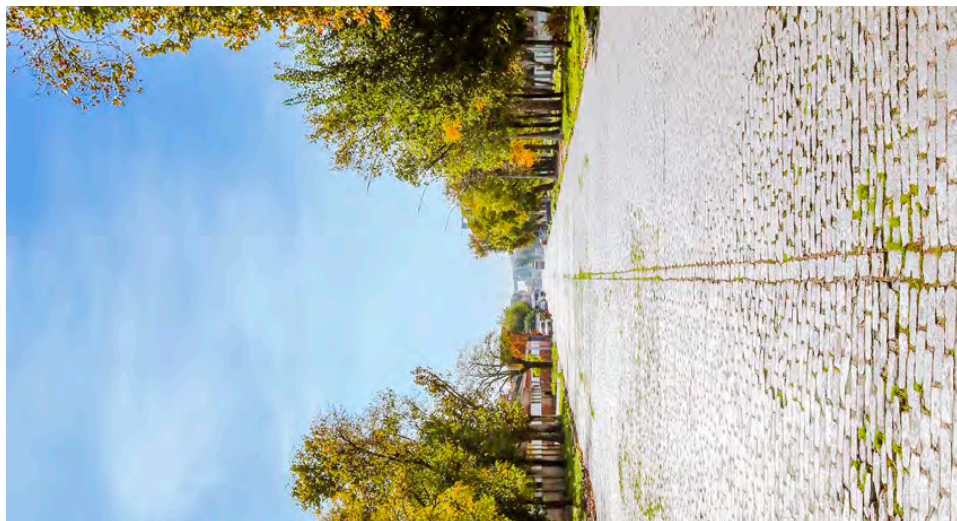


Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	109/139	



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



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 ultimo, 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 encuadre 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 llegaran con la puesta en carga de las viejas y las nuevas edificaciones que lo conformarán.

Además, y para todas las escalas 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.



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	

APROBADO INICIALMENTE

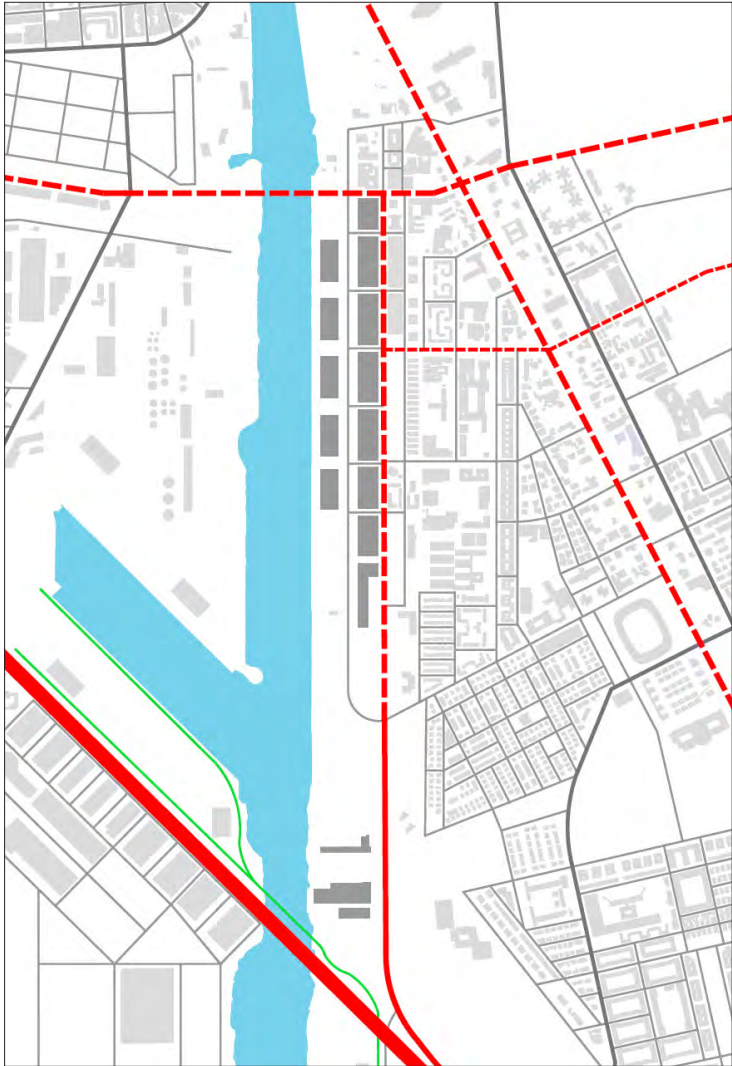
PODEREJECUTIVO DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024

CONSEJO DE GOBIERNO

JUNTA DE ANDALUCÍA



El enclave del Distrito Portuario

En términos de movilidad, el nuevo Distrito Portuario ocupa una posición privilegiada pero a la vez muy compleja:

- Es un enclave privilegiado en términos de movilidad, ya que, con una longitud de más de 2 kilómetros conecta el centro de la ciudad (Plaza de España a sólo 500 m del extremo norte) con uno de los nudos fundamentales de la SE-30 (el puente del Centenario, en el extremo sur).
- Es sitio de paso, y su arteria estructural fundamental, la Avenida de las Razas, soporta un tráfico muy denso que genera ruido, contaminación e incomodidades en el vecindario.
- Debido a su función portuaria actual, es un fondo de saco sin conexiones con su entorno inmediato: en la actualidad está cerrado, sus conexiones al sur con el parque del Guadaira y al norte con las Delicias se ven interrumpidas, y no tiene vinculación con el barrio de Reina Mercedes al este.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

JUNTA DE ANDALUCÍA
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA



115. Conjunto de esquemas de movilidad

2.6.2. MOVILIDAD METROPOLITANA. PMUS

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 mas significativas a esta escala.

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 mas cercano a los muelles, tanto en términos de transporte publico como privado; hemos resumido cómo el PGOU define los viarios y las líneas principales de transporte; y también cómo el nuevo Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla aborda los nuevos retos.

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

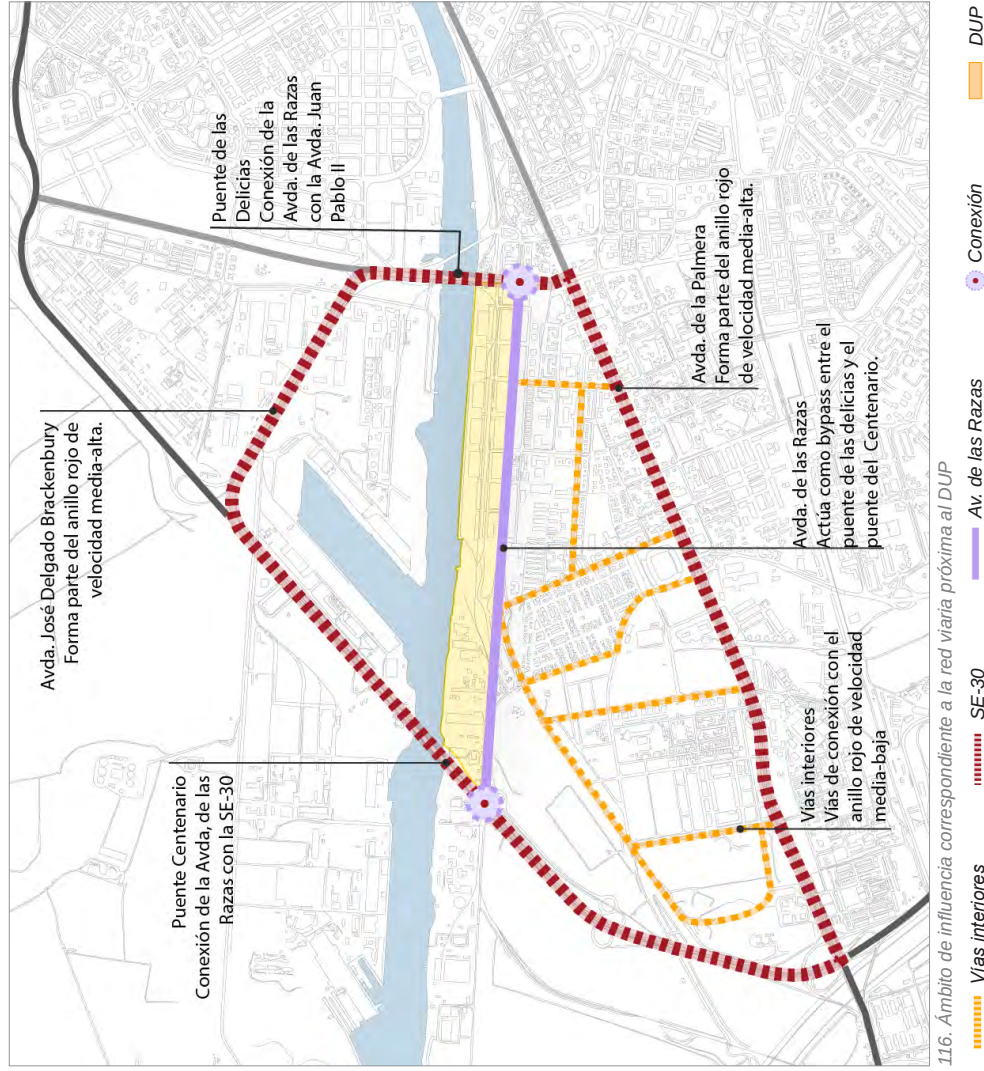
LACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 JUNTA DE ANDALUCÍA JUNTA DE ANDALUCÍA

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 remarcables: (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 significativamente 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 aporta el distrito sur.
- Por la configuración de la propia Avenida de las Razas (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.



116. *Ámbito de influencia correspondiente a la red viaria próxima al DUP*

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario 113

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

113/139



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	116/139	

2.6. MOVILIDAD

APROBADO INICIALMENTE

PODER EJECUTIVO DEL GOBIERNO DE ANDALUCÍA

SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024

CONSEJO DE GOBIERNO

JUNTA DE ANDALUCÍA

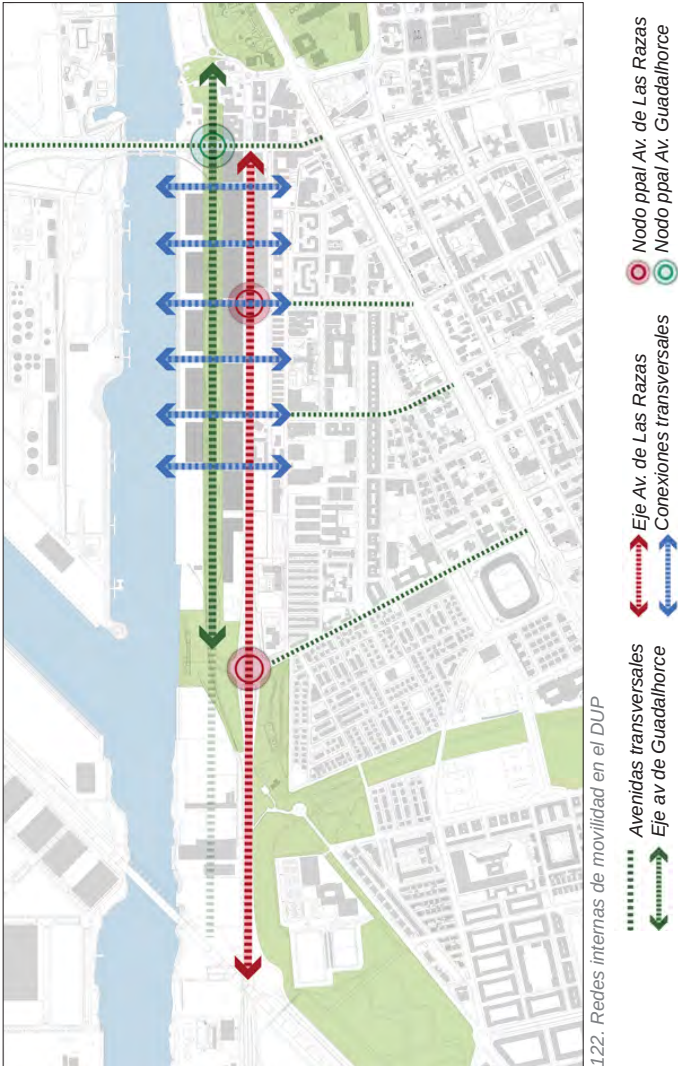
2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

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 mas 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 reestructuraciones de cara a servir mejor al futuro Distrito Portuario.

Por ultimo concluimos con las debilidades y fortalezas mas representativas del área.



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	Pk2jmQC3TTCCMR87EMD8S99BSLDEVE		PÁGINA	117/139

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

APROBADO INICIALMENTE
POR EL COMITÉ DE GESTIÓN DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
17 JUNIO 2024
CONSEJO DE GOBIERNO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 JUNTA DE ANDALUCÍA

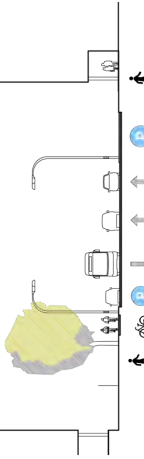
2.6. MOVILIDAD



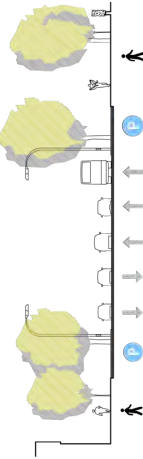
123. Avenida de la Palmera. Sección



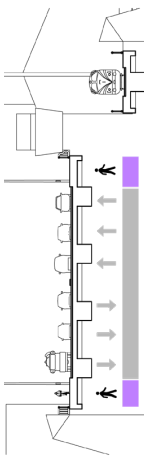
124. Avenida Padre García Tejero. Sección



125. Avenida Reina Mercedes. Sección



126. Calle Páez de Rivera. Sección



127. Avenida Bueno Monreal. 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: Si / Ambos sentidos
Arbolado: Si / 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: Si / 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: Si / Ambos sentidos
Arbolado: Si / 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: Si / 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



128. Avenida de la Palmera. Localización



129. Avenida Padre García Tejero. Localización



130. Avenida Reina Mercedes. Localización



131. Calle Páez de Rivera. Localización



132. Avenida Bueno Monreal. Localización

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ACCIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
JUNTA DE ANDALUCÍA

La Avenida de las Razas

Desde el Puente del Centenario hasta el Puente de las Delicias presenta una linealidad y sección constantes, sin embargo **atraviesa ámbitos de condiciones dispares.**

1. El tramo Sur discurre entre el Parque del Guadaíra al Este y la zona logística-industrial con una **percepción 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 discurre 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.

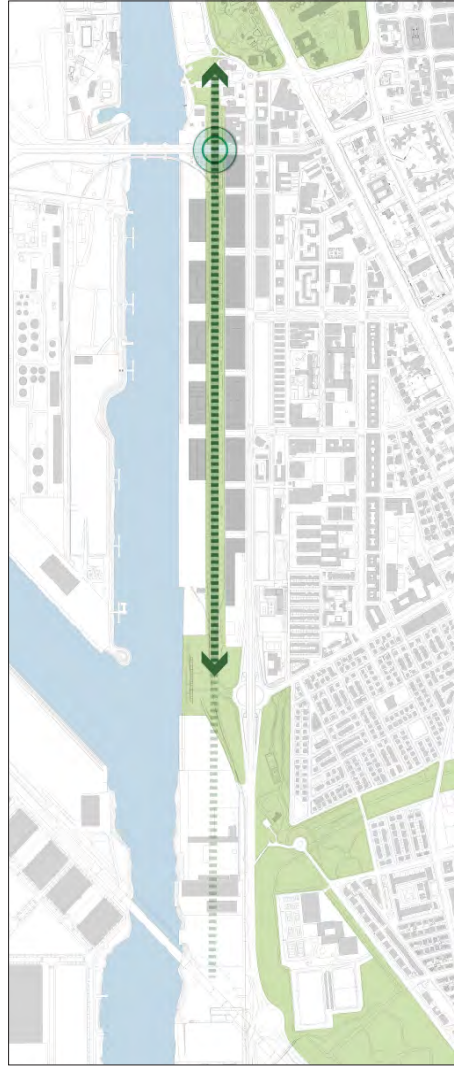
La Avenida de Guadalupe

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-



140. Avenida de las Razas



141. Avenida de Guadalupe

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



Conecta desde el Puente de las Delicias hasta la zona natural junto al Puente de Hierro y se ve atravesada por las conexiones transversales desde la Avenida de las Razas.

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.



Sección total: 27,80 m
Tráfico rodado: 21,34 m (77%)
Aparcamiento: Ambos sentidos
Peatón: 6,47 m (23%)

Arbolado: Si / Ambos sentidos

Sección total: 19,30 m
Tráfico rodado: 11,00 m
Aparcamiento: No
Peatón: 8,30 m
Carril bici: No

Arbolado: Si / Ambos sentidos

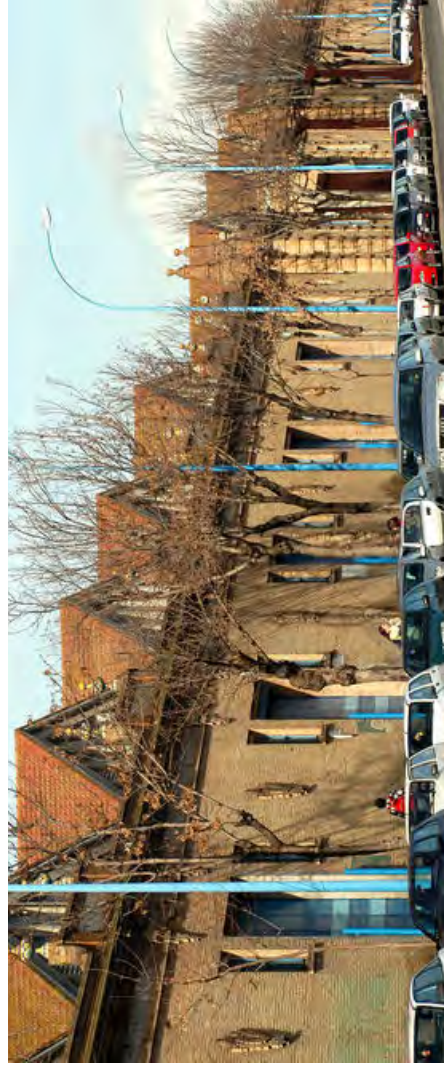
Sección total: 42,60 m
Tráfico rodado: 18,20 m
Aparcamiento: Córdón / Bansa oeste
Peatón: 6,07 m
Carril bici: No

Arbolado: Si / Ambos sentidos



APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

 JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJO DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA



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 atractor 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.



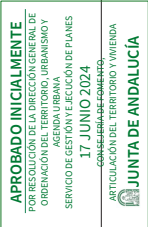
Puede verificar la integridad de una copia de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN				
FIRMADO POR	CRISTINA DE GRACIA FERNANDEZ	FECHA	17/06/2024	
VERIFICACIÓN	Pk2jmQC3TTTCMCR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	123/139	



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	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	124/139	



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 estadios 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	131/139	

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

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.

APROBADO INICIALMENTE

PODERADO POR EL COMITÉ DE ASESORAMIENTO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO URBANISMO Y AGENCIA URBANA

SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024

CONSEJO DE ASESORAMIENTO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 JUNTA DE ANDALUCÍA

2.7. MARCO LEGAL Y URBANÍSTICO

APROBADO INICIALMENTE
PRESIDENTE DEL COMITÉ DE FOMENTO DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO,
ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA
 **JUNTA DE ANDALUCÍA**

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	

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	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	133/139	



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	Pk2jmQC3TTTCMR87EMD8S99BSLDEVE	PÁGINA	134/139	

APROBADO INICIALMENTE

PODEREJO DEL CLAYTON, S.L. EN EL MARCO DE LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO URBANISMO Y AGENDA URBANA

SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES

17 JUNIO 2024

CONSEJO DE GOBIERNO

ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

 JUNTA DE ANDALUCÍA

2.8. DIAGNÓSTICO

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

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 construir 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.

2.8. DIAGNÓSTICO

2. MEMORIA DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO

APROBADO INICIALMENTE
POR RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y
AGENDA URBANA
SERVICIO DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DE PLANES
17 JUNIO 2024
CONSEJERÍA DE FOMENTO

TEMÁTICA		POTENCIALIDADES		DEBILIDADES	
Redes básicas de infraestructuras	Redes existentes	P40	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.	D40	Las redes existentes tienen trazados heterogéneos, tramos dispersos y sin continuidad en algunos casos. Redes y equipos obsoletos.
	Plataforma	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.	D41	Como toda tecnología, estas redes y sensores tienen el peligro de quedar desfasados a cierto plazo.
	Movilidad	P42	La implementación de estos sistemas favorece la reducción del impacto ambiental, mejora la fluidez del tráfico y fomenta el uso de vehículos sin emisiones.	D42	La red de sensores requiere de un centro de control y monitorizado propio.
	Energía	P43	El abaratamiento progresivo de los costes de las instalaciones y la alta eficiencia que alcanzan algunas como la solar en Sevilla hacen bastante interesante la disposición de alguno de estos sistemas.	D43	El alto coste de la inversión inicial y el mantenimiento pueden ser un obstáculo al comienzo de la instalación estos sistemas.
Infraestructuras innovadoras	Agua	P44	Combinar redes de drenaje convencional y SUDS optimiza la absorción del terreno y evita riesgo de inundaciones.	D44	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.
	Gestión de residuos	P45	Con ambas opciones se mejora la eficiencia en la separación y el reciclaje de residuos, y la sostenibilidad.	D45	El alto coste de inversión inicial y gastos de mantenimiento pueden desincentivar la implementación de estos sistemas.
	Producción de biogás	P46	Avance hacia la economía circular, optimizando del tratamiento de los residuos al destinar una parte a producción de energía.	D46	Bajo rendimiento de producción en relación al volumen de residuos. Riesgos y malos olores.
	Dispositivos de información	P47	Los sensores de todo tipo apenas tienen mantenimiento y permite su integración en los edificios sin afectar a su imagen.	D47	Tecnologías como la videovigilancia con IA provocan incomodidad y controversia entre la población.
Movilidad Metropolitana. PMUS		P48	Línea 3 Metro. Proyecto "punta de lanza" en sostenibilidad, promoviendo la movilidad sostenible en la zona. Digitalización y marketing online.	D48	Excesiva concentración de equipamientos en la zona sur, dificultando la movilidad en la zona sur de Sevilla. Falta de 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.
	Movilidad próxima	P49	Actuación en zona urbana consolidada, con poder atractor desde el primer día. Transporte público cercano, susceptible de ser ampliado 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.	D49	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. Dada su morfología, acceso limitado a cara este. Ámbito de estudio alargado, con necesidad de varios accesos. Acceso desde SE-30: a pesar de disponer de acceso cercano a la ronda de circunvalación, este se produce por uno de los tramos más conflictivos. Resulta interesante considerar el acceso viario por la calle Brackenbury en vez de por la Av. de Las Razas.
Movilidad interna		P50	Actuación en zona urbana consolidada, con poder atractor desde el primer día. Transporte público cercano, susceptible de ser ampliado 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.	D50	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

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	

