

# MEMORIA

## **1. Antecedentes.**

En las proximidades de la superficie portuaria adscrita al Faro de Punta Avanzada hacia el norte, en la población de Puerto de Pollensa del término municipal de Pollensa, existe desde tiempo inmemorial, una caseta guardabotes, que si bien requiere reparación se halla perfectamente integrada en el entorno, en la orilla próxima a la carretera de acceso al faro, que limita la propiedad de la finca conocida como La Fortaleza, propiedad del promotor del presente proyecto.

Dicha caseta se ubica casi íntegramente en dominio público marítimo-terrestre, salvo una ínfima parte (esquina noreste) en la zona de servidumbre de tránsito y por tanto totalmente excluida de la de protección. Estando, en cualquier caso, el tránsito garantizado, tanto de vehículos como de peatones, por la carretera colindante, situada además en zona de servidumbre de protección.

El caseta embarcadero cuya concesión se solicita, parece ser que no ha sido nunca finalmente objeto de concesión.

Se adjunta copia del plano de deslinde aportado por la Demarcación de Costas, como anejo nº 2 de esta memoria.

Resultando además que es deseo del promotor regularizar la situación legal de la instalación, se encarga al ingeniero que suscribe la redacción del presente proyecto.

Hay que decir que no sólo no se trata de una de las instalaciones y obras prohibidas por el artículo 62 del Reglamento General de Costas, ni el 46, aprobado por RD 876/2014, de 10 de octubre, sino que además no existe otra ubicación posible para esta instalación, dada su finalidad, pues por razones obvias es en el dominio público marítimo-terrestre donde debe colocarse una rampa y varadero y/o caseta de una embarcación, con lo que se adapta a lo previsto en el artículo 61 del mencionado Reglamento.

De acuerdo a lo previsto en el artículo 135 (apartado 4.b) del Reglamento General de Costas, aprobado por RD 876/2014, de 10 de octubre, el plazo máximo por el que se realiza esta solicitud de concesión administrativa es de 50 años.

## **2. Promotor de la solicitud.**

El promotor del presente proyecto es la entidad *BEADELL POLLENTIA S.L.U.*, con C.I.F. nº: B-57699910 y domicilio en La Fortaleza, s/n, Pta. de L'Avançada, Predio Albercuitx, Base aérea de Pollensa. Siendo su representante legal D. José Miguel Ferrer.

## **3. Descripción de las obras.**

Las obras solicitadas, existentes, grafiadas en planos, consisten básicamente en una caseta guardabotes, y pequeños espigón lateral y rampa varadero, para botar y guardar una pequeña embarcación, según planos. Las nuevas a ejecutar consisten básicamente en la reparación de la fachada al mar, recuperación de

acceso por fachada norte, colocación de verja metálica de cerramiento de acceso al mar, acondicionamiento del solado, rampa varadero y pequeño espigón lateral, colocación de torno manual para izada y botadura de embarcación, y finalmente el enfoscado de cubierta.

Todas las obras, cuya concesión se solicita, se hallan casi en su totalidad incluidas en dominio público marítimo-terrestre, salvo una ínfima parte (inferior a 0,5 m<sup>2</sup>) de su esquina noreste, y excluidas por tanto de la zona de servidumbre de protección.

#### Obras existentes:

Caseta guardabotes de planta rectangular, rampa varadero y pequeño espigón lateral de hormigón.

La caseta guardabotes se ejecutó, según planos, con muros de mampostería hidráulica de 0'5 m de espesor, con lo que el aspecto exterior de las fachadas es de piedra natural, y cubierta de piezas de marés en formación de bóveda apoyada en dichos muros, convenientemente enfoscada. La solera se ejecutó en pendiente de hormigón en masa HM-30 continuada en el mar en rampa varadero para facilitar la izada y botadura de la embarcación a cobijar. La fachada frontal de acceso al mar se halla muy deteriorada, y en la fachada norte existió en su día una abertura inferior a 1 m de anchura, posteriormente cubierta con tabiquería, en la actualidad medio derruida, según se puede apreciar en el anejo nº 1 fotográfico del estado actual.

Tiene una altura que va en el interior desde 2,80 m en el frente bajo la bóveda, hasta 1,90 m en el fondo.

El pequeño espigón lateral de 0'4 m de anchura media y elevado hasta la cota +0'30 se ejecutó con hormigón en masa HM-30 en una longitud de 3,5 m. Requiere pequeña reparación que se contempla en el párrafo correspondiente.

#### Obra nuevas de reparación y mejora de acceso:

Las obras de reparación se inician con la demolición del pequeño remanente de la fachada frontal según se puede apreciar en el ya citado anejo fotográfico, así como del también remanente tabiquillo de cierre del acceso en la fachada norte.

Así se ejecuta el nuevo cerramiento de la fachada frontal con dos machones laterales de dos bloques tipo italiano prefabricados de hormigón rellenos del mismo material hasta alcanzar un dintel ejecutado con dos perfiles metálicos HEB 100, simplemente apoyados que sustentarán el resto de cerramiento de bloque del mismo tipo. Completando el cerramiento con una verja metálica de dos piezas de barras de acero galvanizado en caliente con tratamiento anti óxido y pintura especial para ambiente marino color acero inoxidable. Este mismo material se utiliza para cubrir el acceso lateral en la fachada norte. Se continúan las obras con el extendido de 5 cm de hormigón en masa HM-30 en la solera, conservando la pendiente actual, y continuándola en el espesor necesario en el mar a fin de acondicionar la rampa varadero.

El pequeño espigón lateral se le rellenan las fisuras y huecos con mortero M 40 convenientemente pulido y regularizado.

Se recupera el enfoscado de la cubierta con mortero M 40 maestrado en toda su superficie.

Interiormente, en el fondo de la caseta se coloca un torno manual, que permitirá la izada y botadura de la embarcación.

De este modo, la superficie terrestre de ocupación de dominio público terrestre es de 45'60 m<sup>2</sup>, y la de mar territorial 2'90m<sup>2</sup> ,lo que hace un total de superficie de ocupación de dominio público marítimo terrestre de 48'5 m<sup>2</sup>, y la de la zona de servidumbre de tránsito 0'37 m<sup>2</sup>.

#### **4. Contenido del proyecto.**

El contenido del proyecto consta de los siguientes documentos:

DOCUMENTO Nº 1.- MEMORIA Y ANEJOS. Con los siguientes anejos:

Anejo nº 1 - Reportaje fotográfico.

Anejo nº 2 - Plano del deslinde de la Demarcación de Costas.  
(Parcial de plano 27 TM Pollensa - Aprobado OM 31/12/2008)

Anejo nº 3 - Breve descripción del clima marítimo.

DOCUMENTO Nº 2.- PLANOS.

DOCUMENTO Nº 3.- PLIEGO DE CONDICIONES GENERALES.

DOCUMENTO Nº 4.- PRESUPUESTO. Con los siguientes capítulos:

Capítulo I - Mediciones.

Capitulo II - Cuadro de precios.

Capitulo III - Presupuesto.

#### **5. Presupuestos.**

Asciende el PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL de todas las obras a la cantidad de TREINTA Y DOS MIL CINCO EUROS (32.005,00 €).

Asciende el PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA de todas las obras a la cantidad de CUARENTA Y SEIS MIL OCHENTA Y CUATRO EUROS (46.084,00 €).

#### **6. Cumplimiento de la Ley de Costas.**

En cumplimiento del artículo 97 del Reglamento General de Costas, aprobado por RD 876/2014, de 10 de octubre, declaramos que el presente proyecto cumple todas las descripciones y normas generales y específicas de las Ley 22/1988, posteriores modificaciones y de su vigente y antes mencionado reglamento.

### **7. Innecesaridad de Estudio de Dinámica Litoral e incidencia en el cambio climático.**

Dado que se trata de obras ya existentes en tierra, y de ocupación infinitesimal en el mar territorial, es obvio que es imposible que las mismas pudieran afectar a la dinámica litoral de la zona, por lo que no procede la presentación de estudio alguno en este sentido. Si bien se desarrolla someramente el clima marítimo, en el anejo correspondiente de esta memoria, a fin de exponer la insignificante altura de ola que podría incidir en la zona que nos ocupa.

Así mismo, dado el tipo de obras solicitadas, se certifica que no producirán ningún efecto en el cambio climático durante el plazo concesional solicitado.

### **8. Innecesaridad de Estudio Económico-Financiero.**

Se significa que dado que la instalación no pretende obtener beneficio alguno, **no es necesario presentar ningún Estudio Económico-Financiero por ser los beneficios a obtener nulos.**

### **9. Conclusión.**

Con la presente memoria y demás documentos del presente proyecto damos por concluido el mismo, y lo elevamos al criterio de la Administración competente para que adopte la resolución que estime más conveniente.

Calviá, julio de 2017

Fdo.: Antonio Garau Obrador  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos