

AL SR. DIRECTOR GENERAL
DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHÍA DE ALGECIRAS.
AVDA. DE LA HISPANIDAD, 2
11207 ALGECIRAS (CÁDIZ)

XXXXXX
con DNI xxxxxxxx
y domicilio en Tarifa,

y

XXXXXX
con DNI XXXXXX
y domicilio en Tarifa,

y con domicilio para notificaciones en Apartado de correos nº XXXXXX, 11380 Tarifa, como ciudadanas residentes en esta población y como propietarias de inmuebles sitios en las proximidades de las infraestructuras portuarias proyectadas, presentan las siguientes ALEGACIONES, dentro del plazo legalmente establecido, al proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa y su estudio de impacto ambiental, presentado a información pública en el BOE de 20 de mayo de 2010.

ALEGACIONES por considerar básicamente que:

- Las infraestructuras proyectadas suponen graves perjuicios tanto para los vecinos de las viviendas cercanas a dichas infraestructuras como para una gran parte de los vecinos de Tarifa.
- La zona escogida para las infraestructuras proyectadas es de gran valor ecológico y paisajístico.
- La pérdida irreparable de la franja costera que supondría construir las infraestructuras proyectadas repercute de manera grave en los aspectos socioculturales y económicos de la ciudad de Tarifa.
- No hay necesidad de las infraestructuras proyectadas.

Como vecinas de Tarifa con viviendas próximas a las infraestructuras proyectadas consideramos que la gran escala del proyecto de ampliación del puerto de Tarifa supondría una serie de perjuicios tanto en relación a la seguridad como a las contaminaciones que dichas infraestructuras conllevan.

La seguridad de nuestras viviendas así como de otras cercanas, que repercute de manera paralela en la seguridad del patrimonio histórico (ya que estas viviendas, como las murallas medievales, están muy próximas a las infraestructuras proyectadas), se verían afectadas especialmente en el periodo de construcción del nuevo proyecto ya que será necesario el uso de fuertes cargas explosivas para dinamitar las escolleras de la franja de costa donde se ubicará el proyecto. Y, sin embargo, no se contempla en el Estudio de Impacto Ambiental, que presenta la APBA, los posibles daños materiales a nuestros inmuebles.

No nos podemos olvidar de precedentes, en cuanto a aparición de grietas en una serie de viviendas a raíz de las que podemos considerar fueron “pequeñas” obras (en relación a las proyectadas) realizadas hace unos años en el puerto de Tarifa. Por lo que es predecible que se produzcan daños estructurales en edificaciones tanto de viviendas como del patrimonio histórico.

Junto a las afecciones en cuanto a la seguridad hay otras como la contaminación acústica y lumínica, así como la que afectaría a la calidad de las aguas debido a la actividad portuaria. Esta claridad de las aguas, junto al paisaje del Estrecho, ha sido uno de los principales atractivos, y turísticos, de esta población frente a muchos municipios de la Bahía de Algeciras que de manera irreversible han sido “destrozados” por la especulación salvaje -en cuanto al territorio- que, entre otras cosas -y ya nadie es capaz de negarlo, ni siquiera el mismo Gobierno-, ha sido una de las causas de la actual crisis económica.

Sobre las afecciones por la contaminación acústica, manifestar que con las ya existentes instalaciones portuarias de Tarifa, en la actualidad, el ruido es enorme y constante, en periodo estival, desde primeras horas de la mañana hasta la madrugada, reduciéndose sólo en algunas horas el resto del año, y variando la intensidad según el régimen de vientos que como todos sabemos fluctúa continuamente, por lo cual el ruido tiene una presencia, más que esporádica, constante. El ruido proviene principalmente de los motores de los barcos en sus constantes entradas y salidas del puerto, y de las rampas que al accionarse para la subida o bajada de los pasajeros y vehículos produce un ruido muy fuerte y ensordecedor. Por lo que no es una quimera suponer que dicho ruido se incrementará enormemente con las instalaciones proyectadas, con lo cual ya no sólo se percibirá desde las viviendas cercanas al puerto sino desde muchas de las viviendas sitas en el casco histórico, al que precisamente se debe de “proteger” no sólo por sensibilidad sociocultural sino por ser su patrimonio y sus calles -donde se alberga gran parte de los hoteles, apartamentos turísticos y otros negocios del sector de la hostelería- una de las fuentes de la economía de Tarifa.

No se debe minimizar las afecciones que dicha contaminación acústica supondrían para la salud y para el bienestar de la ciudadanía. Y, sin embargo, en el EIA de la APBA no se contempla.

Al incremento del ruido que supondrían las nuevas instalaciones portuarias, habría que unir el ruido del tráfico rodado, y la contaminación que comporta, ya que éste se incrementaría considerablemente con el nuevo proyecto de ampliación, como los mismos gráficos del proyecto diseñado muestran, con carreteras de servicio al puerto de doble carril, con capacidad para gran cantidad de vehículos.

Sin lugar a dudas, la contaminación debida al tráfico afectaría también, enorme e irreversiblemente, a las murallas árabes.

El incremento de los niveles de ruido, así como los lumínicos, del nuevo proyecto de ampliación, de claro tinte “industrial”, además de afectar negativamente tanto a los ciudadanos de Tarifa como a sus visitantes, afectaría también al Parque Natural del Estrecho, al no haber ningún espacio colchón amortiguador entre la ampliación proyectada y dicho Parque.

Y otra contaminación no menos importante es la paisajística pues el proyecto atenta de manera frontal al paisaje del Estrecho, al frente mediterráneo del casco histórico de Tarifa, que se contempla desde el Miramar. El paisaje es uno de los grandes valores patrimoniales de Tarifa, lo que la ha convertido en un lugar turístico, y en lugar de “peregrinaje” a la punta más al sur de Europa y a una población que es conocida como “el paraíso entre dos mares”. El paisaje de la Caleta y el Camorro a esta orilla del Estrecho y la costa africana en la otra orilla (con todo el imaginario que comporta de las columnas de Hércules) quedaría totalmente destruido por el proyecto de ampliación del puerto; no hay nada más que ver algunos de los gráficos del proyecto. Ese singular paisaje, que podríamos denominar de “mítico” por la particularidad de que confluyen no sólo dos mares sino dos continentes, quedaría absolutamente mermado porque la presencia visual pasaría a ser una gran losa de hormigón que albergaría una actividad industrial, y un gran aparcamiento para facilitar el tráfico de vehículos. Un gran aparcamiento en el frente litoral. Además de afectar negativamente, desde un punto de vista medioambiental, a la Isla de las Palomas, considerada la “joya de la corona” del Parque Natural del Estrecho. La Isla de las Palomas y toda su biodiversidad de flora y fauna (cualquier especialista se extendería extensamente sobre sus particularidades) se vería negativamente afectada, por no citar todas las escolleras dinamitadas, algo que además de ser un auténtico atentado medioambiental es absolutamente incomprensible que se pueda producir en nuestro país después de que, por fin, en estos últimos años se haya desvelado “la destrucción a toda costa” (como reiteradamente ha denunciado Greenpeace) que se ha perpetrado, y después de “parecer” que la Administración Pública había tomado nota del daño irreparable que se ha realizado tanto en el litoral como en el resto del territorio del estado español debido a la especulación urbanística: una apreciación nada subjetiva a tenor del Informe, con fecha de 20 de febrero de 2009, “Sobre el impacto de la urbanización extensiva en España en los derechos individuales de los ciudadanos europeos, el medio ambiente y la aplicación del Derecho comunitario, con fundamento en determinadas peticiones recibidas”, redactado por la ponente y eurodiputada Margrete Auken.

En relación a la especulación urbanística no queremos dejar de manifestar, en este punto, que la ampliación del puerto de Tarifa también comporta una especulación con una franja de litoral que es parte del procomún, o sea que es público y colectivo, y que nos pertenece a todos los ciudadanos. El proyecto de ampliación atenta contra el procomún, contra la propiedad colectiva, contra la calidad de vida de los ciudadanos tarifeños que con dicho proyecto no podrían seguir disfrutando, con todo lo cultural/social/económico que supone ese disfrutar, si el proyecto de la APBA convierte la franja costera del litoral mediterráneo de Tarifa en suelo portuario.

Y si es incomprensible que se siga con la “destrucción a toda costa”, algo todavía más incomprensible es que esa destrucción se pretenda perpetrar justo a la puerta del Parque Natural del Estrecho catalogado como LIC y ZEPA en la Red Natura 2000. Lo lógico sería que la zona donde la APBA pretende la ampliación, fuera el colchón amortiguador entre el actual puerto y el Parque Natural. No olvidemos tampoco que esta zona del Estrecho ha sido declarada Reserva Transcontinental de la Biosfera, por lo que hacer la proyectada ampliación del Puerto de Tarifa vulneraría dicha

declaración y los principios de preservación de la biodiversidad. Esta zona es de gran riqueza tanto en comunidades de cetáceos que viven en estas aguas, y que se verían claramente dañadas, además de por las obras de construcción con los explosivos que comportan, como por el posterior tráfico de buques en el caso de que se diera luz verde a la línea Tarifa-Tánger Med porque los barcos atravesarían de pleno la zona donde habitan los cetáceos.

Ya es hora no de seguir utilizando la palabra sostenible sino de llevar a cabo proyectos de desarrollo sostenibles.

El impacto de las infraestructuras proyectadas sería muy negativo para la calidad del turismo sostenible que actualmente disfruta Tarifa, y que con una buena política podría tanto aumentarse como mejorarse para que repercutiera positivamente en un desarrollo sostenible de la ciudad. No se puede ocultar que todas las ciudades con grandes instalaciones portuarias o han desplazado las actividades portuarias lejos del centro de la ciudad, como hizo Barcelona para “embellecerse” con motivo de las Olimpiadas del 92, o están llevadas a cabo estrategias de “embellecimiento” a costa de grandes inversiones económicas como es el caso de Marsella. Por lo que sería una contradicción además de una “locura”, sólo explicable en base a la defensa de unos intereses económicos particulares, los de la APBA, y de un capital especulativo y competitivo que caracteriza a la actual fase postfordista del capitalismo, para seguir promoviendo políticas basadas en el cemento, en la “hormigonización” del poco litoral español que todavía queda (con el “afeamiento” que conlleva y que posteriormente requiere, cuando ya es irreversible el daño hecho, unas estrategias de “maquillaje” que son extremadamente elevadas para el erario público); políticas que, como ya hemos apuntado, han sido una de las causas principales -y casi exclusiva de nuestro país- de la actual crisis económica.

El actual puerto de Tarifa tiene capacidad suficiente para que siga operando la línea Tarifa-Tánger ciudad, de carácter turístico, mientras que la Operación Paso del Estrecho, que se produce una vez al año, se puede seguir llevando a cabo desde Algeciras ya que allí es donde ya existen las infraestructuras apropiadas para ello, y no tiene lógica alguna, ni desde el punto de vista económico ni social, reemplazar unas infraestructuras existentes por otras que hay que construir y que comportan graves perjuicios patrimoniales, culturales y sociales además de económicos. Y si cabe, menos sentido que nunca tiene ahora la ampliación del puerto de Tarifa, debido a la existencia del nuevo puerto Tánger-Med que acorta la distancia entre Algeciras y Marruecos, siendo las distancias uno de los motivos por los que la APBA apunta a que se lleve a cabo el tráfico de pasajeros a Marruecos desde Tarifa. Igualmente, la política de la naviera FRS ha sido desplazar el tráfico de pasajeros a Marruecos desde Algeciras a Tarifa por medio de servicios diarios de autobuses, y gratis, a esta última localidad, como vemos continuamente los vecinos y las vecinas de Tarifa. El argumento de la APBA de la necesidad de ampliación del puerto de Tarifa para el paso de pasajeros no hace sino ser cómplice de la política que FRS ha seguido en estos últimos años de “creación de demanda” del paso del Estrecho por Tarifa, para ahora justificar el proyecto en base a esa “demanda”. Una vez más, estrategias del capital que van en claro detrimento de la ciudadanía y del estado del bienestar. En detrimento de un desarrollo que ha sido trabajado a lo largo de las dos últimas décadas por una serie de agentes sociales, de pequeños empresarios en su mayoría, tanto tarifeños como venidos de otros lugares de España y del extranjero y que han colaborado a que Tarifa no se convirtiera en una población deprimida, y en regresión en cuanto a número de habitantes, una vez que dejó de ser plaza militar y, entre otras cosas, una vez que la pequeña industria conservera se desmanteló por causas ligadas a la globalización del capital, subsistiendo como fuentes económicas tradicionales sólo la pesca y la ganadería, a todas luces insuficientes para el crecimiento y desarrollo

sostenible de la población. En relación a la industria pesquera, recordar también que puede existir un riesgo de que el proyecto de ampliación perjudique a las empresas almadraberas, porque, de entrada, no podemos olvidar que el tiempo de ejecución de las obras dañará enormemente los fondos marinos y todo lo que ello comporta. La lógica desde el punto de vista de una economía sostenible apunta a que el puerto de Tarifa siga ofreciendo servicios turísticos entre Tarifa-Tánger ciudad, y desde el puerto de Algeciras se ofrezcan los servicios Algeciras-Tánger Med.

Tarifa es una pequeña localidad que, como hemos apuntado, ha desarrollado a lo largo de los últimos 25 años una economía basada en un turismo sostenible de acuerdo a las características de su entorno paisajístico, y que está a sólo 18 km. de la ciudad de Algeciras donde existen las infraestructuras necesarias para el tráfico de pasajeros y vehículos por El Estrecho. El empeño de la APBA no puede sino ocultar las razones para justificar el proyecto de ampliación, que claramente responden a sus intereses de desviar la OPE a Algeciras y recuperar el espacio portuario que tienen que dedicar a ello para otros usos. Para ello, para su beneficio, no les importa sacrificar una franja costera de gran valor ecológico y patrimonial y con ello el sacrificio de toda una población y de todos los visitantes de la misma, ya que nadie puede negar que Tarifa es un destino turístico internacional, sostenible, desde las dos últimas décadas, por lo que todos los esfuerzos desde lo público y lo privado deberían concentrarse en seguir apostando por un modelo económico sostenible para Tarifa, basado en el turismo medioambiental ya que es el único al que, por una serie de características determinadas que no ha lugar aquí exponer, puede pretender y corresponder a la escala natural que tiene. Pero sí viene a colación mencionar el señuelo de la APBA de los cruceros que podrían atracar en Tarifa con el proyecto para justificar en parte la ampliación del puerto de Tarifa, no considerando que los cruceros hacen escalas en capitales de gran importancia cultural o "exótica" y que ya tenemos dos en el mismo Estrecho como son Gibraltar y Tánger ciudad, y podríamos seguir mencionando capitales cercanas como Málaga o Cádiz. Como también podríamos seguir mencionando toda una serie de argumentos que rebatirían extensamente las "bondades" económicas de una posible escala de cruceros en Tarifa, como por ejemplo que la tendencia del mercado de cruceros es también la del *pack*: como todos leemos en la publicidad, hoy en día lo que se anuncia es que por un precio total tienes el crucero con desayuno, comida y cena incluida en el barco. Y, mientras se plantea el señuelo de los cruceros, sin embargo, no se valora el posible daño, de buceo, de avistamiento de cetáceos y turísticas existentes.

Tampoco debemos olvidar, para argumentar la no necesidad del proyecto planteado por la APBA, los datos que se han hecho públicos por parte de la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior, con fecha 16 de septiembre de 2009, además de declaraciones a prensa de máximos responsables de la Operación Paso del Estrecho, que apuntan al descenso de viajeros por barco en El Estrecho en los últimos años. Los motivos, como muchos expertos han argumentado, son varios y no sólo relacionados con la actual crisis económica, sino que se deben a aspectos sociológicos como son los nuevos hábitos de los marroquíes de segunda y tercera generación -los llamados *beurre*- que habitan en Europa, así como a los servicios aéreos de bajo coste que operan entre capitales europeas y de Marruecos y que utilizan estos marroquíes de segunda y tercera generación. Estos motivos han colaborado al mencionado descenso que se viene produciendo en los últimos años, por lo que es totalmente contradictorio, por no decir engañoso, plantear una necesidad de nuevas infraestructuras.

Pero independientemente, de nuestras opiniones, aquí es importante atender a las que ha expuesto recientemente el Ministro de Fomento, durante su intervención en el curso *Tres décadas de economía española* en la Universidad Internacional Menéndez

Pelayo: "No se puede tener de todo en todos los sitios y gastar miles de millones por ahorrar unos minutos de viaje".

Aunque las palabras del Ministro se referían a las infraestructuras viarias son perfectamente extrapolables y se pueden aplicar al proyecto de ampliación del puerto de Tarifa: ¿gastar millones para ahorrar unos minutos en cruzar a Marruecos cuando el nuevo puerto de Tánger Med ha acortado la distancia entre Algeciras y Marruecos en **16 millas**, dejando la distancia con Tarifa a sólo **6 millas** de diferencia? El Ministro ha recordado lo que es una obviedad para muchos, que el conjunto de las infraestructuras en España exige una revisión muy profunda. Y está claro que esa revisión no pasa por la construcción de más kilómetros de carretera para ahorrar minutos, que diría el Ministro, sino de racionalizar dichas infraestructuras. ¿Y qué razón puede haber para duplicar unas infraestructuras existentes a 18 km. de distancia? ¿No cabría pensar en la necesidad de otras infraestructuras -sanitarias, educativas...- para la ciudad de Tarifa?

También recordaba el Ministro que sólo se llevarán a cabo aquellas inversiones rentables y cuando no haya servicios alternativos de transporte, y está claro que el gran servicio de transporte marítimo en El Estrecho ya existe en Algeciras. Asimismo recordar la obviedad de que Algeciras está conectada a la vía ferroviaria, por lo que tiene sentido atender también a lo que declaraba en prensa, el pasado *23 de mayo* el Sr. *Fernando González Laxe, Presidente de Puertos del Estado*: "En la ley se dice que todo puerto nuevo, o su ampliación, como empresa de servicios avanzados que es, debe estar conectado con el ferrocarril, que es el oxígeno de una dársena". Insistimos, en Algeciras no sólo ya existen las infraestructuras portuarias para realizar el paso del Estrecho a Marruecos desde dicho puerto, sino que además del beneficio que supone la apertura del nuevo puerto de Tánger Med por lo que supone el acortar la distancia de la travesía, sino que también existen las infraestructuras viarias, tanto de autovías a Málaga como a Sevilla, como la infraestructura ferroviaria cuyo uso se debería potenciar en base a la aplicación de una economía sostenible y en base al compromiso de Kyoto ya que el uso del ferrocarril frente al del automóvil sería de gran beneficio para combatir las emisiones de CO2, como apuntan los expertos críticos con el modelo de desarrollo económico que se ha llevado a cabo, el de la "ciega" explotación de los recursos naturales: el hecho de que un caballo de vapor es cinco veces más eficaz en una vía férrea que en una carretera es algo cierto tanto para transportar mercancías como personas.

Y, por último, reiterar que el proyecto de ampliación del puerto de Tarifa no considera los costes sociales y medioambientales que dicho proyecto conlleva. Como suele ser habitual en este tipo de megaproyectos, y como han estudiado muchos pensadores y profesionales críticos, entre ellos el profesor B. Flyvbjerg en *Megaprojects and Risks. An Anatomy of Ambition (Megaproyectos y Riesgos. Anatomía de la Ambición)*: "La justificación de la necesidad estratégica y sostenibilidad ecológica de los megaproyectos se basa, en la mayor parte de los casos, en una exageración de sus beneficios (empleo, crecimiento económico), una subestimación de sus costes (que no se puede explicar por el error sino que es fruto de una falsificación intencionada) y una minimización de sus impactos ambientales.(...) El desarrollo de los megaproyectos no constituye hoy un campo que pertenezca a lo que se denomina "cálculos honestos", por el contrario apenas hay cálculos fiables y menos aún los cálculos de los llamados "expertos". (...) Los promotores de los megaproyectos con frecuencia evitan y violan las prácticas establecidas de buen gobierno, transparencia y participación en la toma de decisiones política y administrativa. (...) Existe un comportamiento de buscadores de rentas en aquellos que justifican la inversión en infraestructuras, explicado por el hecho de que dichas inversiones pueden generar beneficios para grupos concretos de

constructores y usuarios mientras que la mayor parte de los costes recae sobre los contribuyentes”.

Por lo expuesto, solicitamos que se desestime el proyecto.

Tarifa, 23 de junio de 2010.