



*con iu
es posible*

Ezequiel Andréu Cazalla, con DNI XXXXXX y domicilio a efectos de notificación en XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX, 11380, Tarifa (Cádiz), **en representación de la Asamblea de IU LV-CA en Tarifa**, de la que es Coordinador Local, y ante la publicación en el BOE con fecha 20 de mayo de 2010 del nuevo anteproyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, promovido por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras,

EXPONE

Que tras el examen de la documentación que obra en el expediente, **Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía** sostiene que el proyecto no considera convenientemente los aspectos que enumeraremos a continuación y que presentamos en forma de:

ALEGACIONES

Efectos negativos sobre el patrimonio histórico (Bienes de Interés Cultural) y sobre la identidad paisajística y la habitabilidad del centro histórico de Tarifa.

Consideramos que los informes de la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura en Cádiz que constan en el expediente eluden pronunciarse en profundidad y con rigor sobre el fondo del anteproyecto, sobre sus consecuencias en el patrimonio histórico tanto en la fase de construcción de las instalaciones (dragados, movimientos de tierra, voladuras) como en la de su puesta en funcionamiento y, sobre todo, sobre la posible vulneración de

preceptos contenidos en la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, tanto en lo referido a patrimonio inmueble como al entorno de los Bienes de Interés Cultural.

Desgranemos los aspectos más conflictivos, a nuestro juicio:

□ Sobre la contaminación visual.

El Conjunto Histórico de Tarifa, especialmente el Castillo de Guzmán el Bueno y la zona meridional y oriental de la muralla de la ciudad, con su ámbito de protección, se ve afectado en buena medida por el puerto de Tarifa, incluso con su configuración actual.

El impacto que puede tener sobre el conjunto amurallado la prevista ampliación del puerto, tanto desde el punto de vista de la contaminación visual como desde el de su conservación durante el transcurso de las obras, es simple y llanamente brutal. Resulta obvio que acabaría con la fachada marítima al Mediterráneo de la ciudad y con las vistas desde el Conjunto Histórico hacia el Estrecho, la isla y el continente africano, unos de los grandes valores paisajísticos que son distintivos de Tarifa.

La respuesta de la Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía (2 de febrero de 2010), en los ámbitos de su competencia, ha sido decididamente muy tibia. Despacha el asunto en una sola página, sin afrontar la evaluación del proyecto más que desde el punto de vista del ámbito legal de aplicación (y eso en la manera menos comprometedora, como ahora veremos), y no asume ninguno de los principales problemas citados. Se limita a señalar, en el punto primero, que la normativa vigente indica que el entorno de protección del castillo y la muralla (ambos Bien de Interés Cultural) tiene una distancia de 200 metros. En el punto segundo se dice que “Las actuaciones consistentes en ampliación del puerto, si bien, en principio podrían incluirse” en ese entorno, “alcanzan una zona (agua) no considerada suelo urbano; (...) es por ello por lo que desde esta Delegación Provincial se manifiesta la no necesidad de

autorización al respecto. No obstante, esta Delegación sí deberá informar en cuanto al control arqueológico subacuático.”

Por último, en el punto tercero se “recuerda que el sistema general portuario que se crea afectada la obra, sí quedaría afectado a entorno de la muralla (...) en una distancia de 200 metros al considerarse suelo urbanizable [*ahora sí*]. Las edificaciones que surjan en este suelo, deberán ser autorizadas por esta Delegación Provincial en virtud de las competencias otorgadas”.

Es decir, evita el meollo del problema: el entorno de la muralla lo es de cualquier modo, y la ampara una normativa de carácter superior, como son la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español y la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. De hecho en el punto segundo afirma que deberá informar respecto de la arqueología subacuática, reconociendo sus competencias. Pero no afronta aspectos como la barrera visual que suponen la enorme losa de hormigón, los espigones, la misma altura de los barcos o el resto de infraestructuras necesarias.

Y eso aún cuando la resolución se centra casi en exclusiva en la contaminación visual. Porque no se pronuncia sobre otro aspecto primordial, como son los riesgos que la obra proyectada puede suponer para la conservación de los bienes patrimoniales catalogados en Tarifa, aspecto sobre el que no hay ninguna referencia.

Continuando con la contaminación visual, es revelador que todas las recreaciones infográficas que se han ofrecido de la ampliación del puerto, ofrecen perspectivas aéreas, y lejanas. No se ofrece ninguna vista con pretensiones reales desde la rasante actual, la que realmente disfrutaban las personas, y en todo caso se omiten algunos elementos perturbadores, como las luminarias. Evidentemente, desde el actual Paseo Marítimo, las vistas quedarán completamente tapadas, pero incluso desde el Miramar y el Castillo de Guzmán el Bueno lo visible serán las instalaciones portuarias, su sistema de iluminación y los mismos barcos.



Una muy pequeña muestra de lo que puede pasar es la contaminación visual causada por la infraestructura portuaria ya existente. El puerto de Tarifa, construido en los años 20 y 30 del siglo XX, y ampliado en los años 40 como Estación Naval de la Armada, ha recibido sustanciales reformas en los últimos años. Por un lado, la explanada del puerto fue ampliada hacia el este, ganando terreno al mar en la zona costera, y también han aumentado las infraestructuras construidas sobre la explanada resultante (y está aprobada la elevación de otra planta sobre la Estación Marítima). Un concepto paisajístico tan querido por urbanistas, geógrafos y arquitectos como es la “lámina de agua”, aquí el mismísimo Estrecho de Gibraltar, se ha ido alejando de la ciudad, y entorpeciendo la visión de la costa opuesta.

Por otro lado, al declararse el puerto como frontera Schengen, se construyó un muro de cierre del recinto que encorseta el espacio en el entorno del Castillo y la perspectiva del mismo para el paseante que lo contempla desde abajo. El punto más crítico es el estrangulamiento que se produce junto a la torre de la Atalaya o de Santa María, donde pocos metros separan el recinto amurallado del recinto del puerto, siendo el espacio efectivo para tránsito muy reducido, impidiendo de este modo una cierta perspectiva en la vista del monumento e incluso un paso cómodo y seguro.

Por toda respuesta a la problemática expuesta, en la “Addenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa” se dice que “el impacto producido se considera como impacto neutro o impacto no significativo” (pp. 91 y 97), aseveración que creemos no se ajusta a la realidad.

En este apartado, algunas de las medidas compensatorias sobre Patrimonio Cultural (9.5, pp. 200-201) nos suenan a broma. Como cuando habla de abrir la ciudad hacia los senderos costeros, cuando lo que se hace es encajonarlos entre hormigón, sepultando en hormigón la que ha sido y es una zona de expansión, recreo y pesca de los tarifeños, La Caleta. O cuando propone la recuperación tan sólo de la Caseta de la Sociedad Española de Salvamento de Náufragos, sin decir qué se piensa hacer – destruirlas, evidentemente– con el resto de edificaciones antiguas de la playa, a pie del Conjunto Histórico, de las que nada se dice.

Y, sobre todo, indigna la referencia a la “adecuación del ámbito puerto ciudad”, cuando es precisamente lo que se condena con la ampliación, la relación entre la ciudad y el mar que le dio origen. La solución de la APBA es “facilitar la ordenación de su zona de servicio (...) para que el referido acceso se pueda alejar de la muralla en la medida de lo posible manteniendo la zona verde actual y ampliando el vial de acceso a partir del acerado ya existente en ese lado”. Es decir, se construye otro vial, de un carril por sentido al menos, se supone, ocupando lo que hoy es la acera del Paseo Marítimo. Sin duda, una magnífica conexión para el Puerto, que no para los paseantes.

Como colofón a este conjunto de despropósitos, citemos el punto 8.2.11, referido a aspectos paisajísticos, en el que para atenuar el impacto visual se recomienda la colocación de barreras visuales, vegetales donde sea posible, así como plantar también en medianas isletas y rotondas ¿Es esa toda la solución, a cambio de perder las vistas del Estrecho?

Consideraciones legales al margen, entendemos de gran importancia para un Conjunto Histórico con la proyección turística de Tarifa conseguir que las vistas permanezcan despejadas hacia y desde la muralla, especialmente desde el Miramar, y el Castillo de Guzmán el Bueno, en el que se está realizando una gran inversión para ponerlo en valor como uno de los grandes recursos turísticos del municipio. Precisamente, el Ayuntamiento de Tarifa se encuentra realizando un Plan de Descontaminación Visual, como corresponde a la declaración de Conjunto Histórico, por imperativo de la Ley 14/2007 del Patrimonio Histórico de Andalucía. Esfuerzo que sería vano de prosperar las intenciones de la APBA.

- Sobre el impacto en el Conjunto Histórico, con especial incidencia en el Castillo de Guzmán el Bueno y las murallas medievales.

Como ya hemos citado, en la “Addenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa” se despacha la afección a los “Bienes de Interés Cultural Terrestre” diciendo que “el impacto producido se considera como impacto neutro o impacto no significativo”. Esta afirmación pone de manifiesto una falta de aproximación a la realidad material del Conjunto Histórico, así como una ausencia de análisis riguroso de las graves consecuencias que puede tener sobre el mismo.

Las murallas y Castillo de Tarifa, que se remontan en sus restos visibles o emergentes al siglo X, con sucesivas ampliaciones y modificaciones, presentan un estado de conservación desigual, pero como es normal en monumentos tan antiguos, con muchos puntos problemáticos.

La barbacana Sur del castillo de Guzmán el Bueno ya sufrió el derrumbe de buena parte de su frente marítimo en 1990, y sólo una actuación de urgencia consiguió frenar el deterioro del resto del monumento (no lo olvidemos, con la consideración de BIC). El mismo Castillo presenta en su nave meridional una profunda grieta longitudinal, que aunque ha sido “cosida” desde la cubierta alerta claramente de la amenaza de colapso.

En los últimos meses se han detectado diversos desprendimientos de la roca que sirve de base tanto a la citada barbacana, como a la Torre del Santa María o de la Atalaya, inmediata al Castillo. Su estado ha sido objeto de un informe por el Arqueólogo Municipal de Tarifa, junto con el de otros elementos que ahora veremos (*se adjunta copia*).



Siguiendo la línea de la muralla, ya justo sobre la zona de ampliación, se encuentra la Torre del Miramar, una de las más monumentales del recinto defensivo. Esta torre se está volcando en dirección al mar, por lo que presenta una enorme grieta vertical. Su estado ha sido objeto de un informe específico por parte del Arqueólogo Municipal de Tarifa, apoyado por el Arquitecto experto en restauración Pedro Gurriarán Daza, en el que se pide su urgente consolidación (*se adjunta*).

Otros sectores también orientados al mar con daños estructurales evidentes son el lienzo de muralla en el Boquete de Cádiz, o la inmediata Torre de los Maderos (en la esquina SE del recinto amurallado, justo sobre la Caleta) que ya necesitó de una consolidación de urgencia.



A continuación, todo el frente oriental de la muralla de la Aljaranda (uno de los tres recintos urbanos con que cuenta Tarifa) se encuentra en mal estado, en especial la torre central del mismo, desprendida de la muralla y con graves problemas de asiento en su base, o la barbacana que rodea su torre NE o del Jesús. De hecho, existe un proyecto de intervención realizado por el citado arquitecto Pedro Gurriarán, y están muy avanzadas las conversaciones para ejecutarlo con cargo al 1% cultural del Ministerio de Cultura.



Por último, y para terminar este recorrido, también la Iglesia de Santiago, situada justo al interior de ese sector de muralla próximo al mar, se encuentra en ruina, con profundas grietas en la espadaña y muros.

Existen, como decíamos, diversos aspectos no suficientemente valorados en el estudio de Impacto Ambiental de cómo las obras pueden afectar al patrimonio Histórico. El principal es que, como se indica en el mismo estudio, “El procedimiento seleccionado para ejecutar el dragado consiste en el arranque de material por medios mecánicos de gran potencia, y sólo se usarán voladuras controladas cuando los condicionantes ambientales lo permitan” (“Addenda...”, p. 27). ¿Cuáles son estos condicionantes ambientales? No se explicitan, quedando como una mera declaración de intenciones. En la página 116 se habla de hasta 15 metros de profundidad, lo que implica cortar la roca del fondo marino, que sin duda necesitará voladuras o picado de la misma, justo enfrente de la muralla. No se ha tenido en cuenta, por tanto, el efecto que puede tener la vibración generada por la potente maquinaria y por las voladuras sobre los delicados elementos patrimoniales.

Otro elemento que tampoco se ha tenido en cuenta en la Evaluación de Impacto Ambiental es la construcción del nuevo acceso al puerto – recordemos que todavía pendiente a su vez de la formulación de la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental, en lo que se escuda el Estudio de la APBA para no hacer mayores consideraciones– que también implica grandes movimientos de tierra, especialmente el enorme rebaje de todo un cerro que se levanta en la Caleta justo frente a la Torre de los Maderos. Nuevamente, no se considera el uso de la maquinaria para desmontar la roca base, ni tampoco el efecto que puede tener el continuo paso de camiones y maquinaria junto a las murallas, tanto del acceso como del mismo Puerto.

En definitiva, la realización de las obras propuestas supone un peligro muy evidente para la conservación del Castillo de Guzmán el Bueno, la muralla

del Conjunto Histórico, y otros elementos incluidos en el mismo, aspectos todos que han sido ignorados o minimizados.

□ Sobre el impacto en restos arqueológicos subacuáticos.

Los obras también afectan a yacimientos arqueológicos subacuáticos. Curiosamente, de la misma manera que el ámbito de protección del Parque del Estrecho viene a dejar libre precisamente el espacio previsto para la ampliación del puerto, la Junta de Andalucía, que ha declarado Zona de Servidumbre Arqueológica el entorno de la Isla de Tarifa (Orden de 20 de abril de 2009), ha dejado la misma zona sin protección delimitada, salvo una denominada “Alrededores del muelle de Levante” –si bien puede achacarse a las dificultades climatológicas que encontró el equipo del Centro de Arqueología Submarina (CAS) de la Junta de Andalucía para realizar las inmersiones que dieron origen a la delimitación de la Zona de Servidumbre Arqueológica.

Sin embargo, la APBA encargó a la empresa HIDTMA S.L. la realización de una prospección arqueológica submarina, cuyos resultados la APBA no incluye entre la información aportada, ni en la “Addenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa”, cuya evaluación de impacto una vez más minimiza.

Falta, por consiguiente, entre la documentación aportada por la APBA tanto un informe de la actividad arqueológica realizada, como la preceptiva resolución sobre los datos de la actividad que debe emitir la Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía, o en su caso el Ministerio de Cultura. Según los datos recogidos en la página web de la empresa HIDTMA tras el estudio documental, se realizaron prospecciones arqueológicas subacuáticas mediante sísmica de alta resolución sonar de barrido lateral, perfilador de fondos y magnetómetro de protones, así como prospecciones arqueológicas por inmersión. Se utilizó tecnología punta, por supuesto, pero incapaz en absoluto de detectar yacimientos cubiertos por sedimentos nivelados, en una zona de corrientes muy fuertes, que pueden

tapar o destapar los posibles vestigios (como indican las arqueólogas del Centro de Arqueología Subacuática de la Junta de Andalucía en la publicación en la que detallan las prospecciones que aquí realizaron).

Seguimos citando la web de la empresa: “Como resultado de la actuación arqueológica, han salido a la luz nuevos elementos que confirman la importancia histórica de este enclave marítimo, ampliando la información existente sobre los yacimientos denominados Fondeadero del Nordeste y Laminarias”. De hecho, la misma empresa recomienda “con el fin de subsanar cualquier posible afección sobre el patrimonio arqueológico identificado se han propuesto como medidas correctoras y/o protectoras la realización de una retícula de sondeos con manga de succión, la extracción de anclas y del cañón localizados y el seguimiento arqueológico de los dragados del fondo marino”.

Ninguna de estas recomendaciones de actuaciones concretas ha sido recogida en la “Addenda al Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Puerto de Tarifa”, (sólo la declaración de intenciones de la p. 151). La única medida práctica que expone es controlar los materiales extraídos del dragado. Este sistema está completamente desacreditado, ya que supone esperar a que la draga destruya el yacimiento para recuperar únicamente materiales descontextualizados.

La ejecución de la obra incluye dragados submarinos en una superficie de 56.945 m², hasta una cota de -9 m. (p. 26), Sin embargo, en la letra pequeña de la página 116 se habla de hasta 15 metros de profundidad, evidentemente una obra de más calado. En todo caso, destrozaría los yacimientos, que quedarían sepultados para siempre por toneladas de rellenos y hormigón.

Por consiguiente, ni la APBA, promotora del anteproyecto, ni la Delegación Provincial en Cádiz de la Consejería de Cultura han tenido en cuenta los siguientes aspectos, que resumimos a modo de recordatorio:

- El anteproyecto supondrá la degradación de un casco urbano declarado Conjunto Histórico-Artístico en 2003 por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía debido a su singularidad y valores arquitectónicos y de trazado urbano: el aumento exponencial del tráfico rodado (3 millones de pasajeros y 615.000 vehículos) y los continuados y no corregibles episodios de contaminación lumínica y acústica dañarán inevitablemente la habitabilidad del centro histórico, torpedeando sus dimensiones residencial, turística y cultural y alterando de forma irreversible la identidad estética y urbana del Conjunto.

- El anteproyecto devaluará la percepción visual y disfrute público de dos Bienes de Interés Cultural de la entidad del Castillo de Guzmán el Bueno y las murallas medievales que circundan el centro histórico de la ciudad, dado que las nuevas instalaciones portuarias se sitúan a menos de 200 metros de sendos monumentos. Paradójicamente, en la alcazaba árabe se invierten en la actualidad numerosos recursos públicos por parte de la Consejería de Cultura, el Instituto de Empleo y Desarrollo Tecnológico de la Diputación Provincial de Cádiz y el Ayuntamiento de Tarifa, con el fin de redefinirla como espacio museístico y centro de congresos, al tiempo que se lastran dichos usos con el desarrollo limítrofe de una infraestructura de enorme impacto.

- Por otra parte, el anteproyecto prevé un nuevo acceso al puerto de Tarifa que desembocaría junto a las murallas a través de una rotonda, poniendo en grave riesgo su conservación, a tenor del incremento de pasajeros y tráfico rodado que contemplan sus promotores. Y lo sorprendente es que la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura se ha inhibido, absteniéndose de evaluar los posibles impactos sobre la muralla.

- El anteproyecto fractura la actual continuidad urbana y paisajística entre el frente marítimo y el centro histórico, fagocita su único espacio litoral y de disfrute público, la playa de La Caleta, y anula el balcón del casco antiguo al mar Mediterráneo, el mirador del Miramar, junto a la Plazuela del Viento.

- El anteproyecto contraviene de forma clara y flagrante las directrices contenidas en el Plan Especial de Protección y Reforma Interior del centro histórico de Tarifa (PEPRI) del Ayuntamiento de Tarifa, actualmente en fase administrativa de aprobación definitiva, referentes a las relaciones entre el casco urbano y las instalaciones portuarias dado que, lejos de fomentarse la permeabilidad y conectividad visual y peatonal entre la trama urbana y el puerto, se imposibilitan de forma tajante las relaciones entre ciudad y frente litoral.

- **Efectos negativos sobre el tejido socioeconómico de la localidad y su capacidad para generar empleo estable y vinculado al aprovechamiento sostenible de recursos endógenos del municipio.**

El anteproyecto de la APBA tiene la dudosa virtud de asestar un golpe mortal al tejido socioeconómico del municipio, basado en un potente y prestigioso sector turístico que tiene en el centro histórico su principal y más reconocible escaparate, sin proponer modelos alternativos que compensen la destrucción de empleo y de dinamización del consumo local. Por otra parte, resulta sorprendente que la APBA no se haya molestado en modificar las previsiones de la Evaluación del Impacto Económico de las nuevas instalaciones, elaborada por la Universidad de Cádiz y referida al anteproyecto presentado en 2007: ni la pertinaz y profunda crisis económica ni la supuesta reconfiguración de la ampliación del puerto en la nueva propuesta de 2010 merecen, al parecer, la revisión de unas estimaciones que se nos antojan, antes y desde luego ahora, irreales y arbitrarias.

- Sobre la destrucción de la proyección turística de la ciudad. Tarifa es una ciudad cuya economía descansa en un sector primario (agricultura, ganadería y pesca) de calidad pero en franco retroceso y en un sector terciario en permanente expansión y vinculado a microempresas dedicadas al turismo activo, la hostelería, la restauración y el textil. La

APBA ha realizado ímprobos esfuerzos por disfrazar la ampliación del Puerto de proyecto turístico, pero con escasa convicción:

- Porque el puerto deportivo sigue siendo un añadido accesorio con que maquillar la desmesura de la ampliación de la zona Schengen, sin concreción y respaldo financiero creíble. Además, resulta poco verosímil que un puerto recreativo pueda subsistir junto a una macroinstalación que es foco continuo de contaminación acústica y lumínica, amén de las medidas de seguridad e impermeabilización física que conlleva la zona Schengen.

- Porque, como señalaría cualquier experto turístico solvente, el turismo de cruceros no necesita sólo de las instalaciones necesarias, sino sobre todo de una amplia oferta integrada que justifique el atraque por al menos una jornada y que desborda con mucho las posibilidades de una población media como Tarifa. En nuestro entorno geográfico más próximo, sólo la ciudad de Cádiz puede permitirse el turismo de cruceros, y eso porque a su propia oferta turística une sobre todo la cercanía en ferrocarril y por carretera a ciudades como Jerez y Sevilla. Además, ya hoy Tarifa se beneficia abiertamente, y sin necesidad de albergar megainfraestructuras, del turismo de cruceros de puertos próximos como Gibraltar y Málaga, y lo podría hacer en mayor medida si la APBA favoreciese este tipo de tránsito en el puerto de Algeciras, con capacidad sobrada para acogerlo.

- Porque el intento de confundir pasajeros en tránsito (para los que Tarifa es un paisaje fugaz que se observa desde la ventanilla de un vehículo en marcha, sin rédito alguno para el empresariado local) y turistas (que sí que dinamizan el consumo interno) es pueril y sin base científica. ¿Son los cientos de miles de usuarios de un aeropuerto potenciales turistas en el entorno inmediato de sus instalaciones? ¿O lo son los usuarios de la Operación Paso del Estrecho en Algeciras? La respuesta es un no rotundo.

Pero lo cierto es que la degradación paisajística y de habitabilidad antes apuntada del centro histórico; la reconversión del frente litoral mediterráneo en una zona fronteriza blindada, de preembarque masivo de vehículos y de mero tránsito a gran escala; y la brutal disociación de espacio marítimo y ciudad conllevarán una desnaturalización turística del centro y periferia urbana de Tarifa, que asistirá a una progresiva pero inevitable deslocalización de pequeñas y medianas empresas de restauración, hostelería, ocio nocturno y manufacturas. Porque la actual concepción del casco antiguo de Tarifa como centro comercial abierto, en conexión con la arteria comercial de la calle Batalla del Salado, es del todo incompatible con un entorno urbano ruidoso, saturado e incómodo. Volvamos a la cercana y paradigmática Algeciras: ¿es el entorno urbano más cercano a las instalaciones portuarias ejemplo de habitabilidad y dinamización turística?

Por otra parte, empresas de turismo activo vinculadas con el avistamiento de cetáceos y el buceo recreativo, buques insignia de una economía productiva y responsable con el entorno natural y artífices en buena medida de que la marca turística del municipio no esté ligada sólo al binomio sol y playa, se verán radicalmente afectadas tanto en la fase de construcción como en la de consolidación de la nueva infraestructura portuaria, sin posibilidad alguna de compensación, puesto que la fauna y hábitats marinos de los que dependen se cuentan entre los más damnificados (y sin posibilidad de compensación) por la ampliación del Puerto.

- Sobre los errores y carácter obsoleto de una Evaluación del Impacto Económico de las nuevas instalaciones que ni ha considerado la alternativa cero, ni ha sopesado los costes, ni ha considerado el actual contexto de recesión económica:
 - El crecimiento exponencial de tráfico de pasajeros que desde el año 2007 propone la Evaluación ni se ajusta a la realidad (incluso se contabilizan conjuntamente usuarios de ferrys con clientes de las

empresas de avistamiento de cetáceos) ni ha acertado en sus previsiones para 2008 y 2009. Y la multiplicación de ofertas para transitar por el Estrecho (al nuevo helipuerto de Algeciras se sumará con toda probabilidad otro en Tarifa, ya anunciado en prensa) indican que la tendencia apunta a la contención o incluso al descenso progresivo de pasajeros.

- Respecto a la creación de empleo, los cálculos están sobrestimados, ignoran la coyuntura de recesión económica y confunden puestos de trabajo directos e indirectos.
- Pese a las afirmaciones públicas de la APBA, en ningún caso se garantiza que esos puestos de trabajo se vayan a destinar preferentemente a los desempleados tarifeños. Todo lo contrario: de derivarse a nuestro municipio el grueso de la Operación Paso del Estrecho, es de sentido común pensar que los trabajadores vinculados a este servicio en Algeciras pasen a realizar su cometido en Tarifa.
- En cuanto a la repercusión de la ampliación en la economía turística, se confunden deliberadamente pasajeros en tránsito con turistas, arrojando cifras disparatadas. Y no se evalúa la repercusión negativa en sectores económicos ya consolidados, como los antes mencionados de buceo recreativo y avistamiento de cetáceos.
- La Evaluación ignora los costes sociales, ambientales o económicos de la ampliación.
- Y, en cualquier caso, de trasladar a Algeciras el incremento de pasajeros previsto para el nuevo puerto de Tarifa, el supuesto impacto económico sería idéntico y en el mismo ámbito geográfico, por lo que la nueva infraestructura resulta innecesaria.
- Pero si ya en abril de 2009, fecha de la publicación del citado estudio, éste resultaba obsoleto porque las optimistas expectativas de

crecimiento contrastaban con una evidente desaceleración, sólo camuflada por el premeditado desvío de pasajeros de la OPE de Algeciras a Tarifa, en 2010 la interacción de la crisis económica y la competencia de Tánger-Med ha evidenciado la falta de justificación de la ampliación del puerto de Tarifa. El volumen actual de pasajeros no sólo invita a descartar las pretensiones de la APBA por innecesarias (sería una irresponsabilidad generar una infraestructura de tal magnitud, coste económico e impacto sólo para atender una demanda artificial y sobrestimada), sino que pone de manifiesto que el puerto de Algeciras está sobradamente capacitado para absorber la OPE, en tanto que el puerto de Tarifa debiera ganar protagonismo a la zona Schengen para integrarse en la ciudad como espacio público y dinamizador turístico.

- Por otra parte, es necesario señalar algo que pasa habitualmente desapercibido: la OPE le cuesta dinero a la ciudadanía de Tarifa. El operativo de seguridad que se ve obligada a desplegar la Policía Municipal de Tarifa, en coordinación con otras fuerzas de seguridad del Estado, exige de las arcas municipales un esfuerzo económico más que significativo. Esfuerzo además que no se ve compensado en otros aspectos porque, como ya ha señalado IU en más de una ocasión, la APBA, por razones que se nos escapan, ni paga IBI como el resto de ciudadanos y entidades, ni abona sus licencias de obra correspondientes. Por tanto, de un incremento exponencial del tráfico de pasajeros asociado a la OPE Tarifa sólo puede esperar más gastos a expensas del bolsillo de los ciudadanos. Un negocio redondo para la APBA, pero no desde luego para el pueblo de Tarifa.

- Por consiguiente, desde IU apostamos por una diversificación productiva de las distintas sedes de la APBA en el Estrecho, de modo que Algeciras continúe absorbiendo el tráfico de mercancías y pasajeros en tránsito de la OPE, en tanto que Tarifa, por el entorno medioambiental y patrimonial que acoge las instalaciones portuarias y por la marcada identidad turística del municipio, debiera redefinirse

como puerto recreativo-deportivo y de ocio, privilegiando la relación con la ciudad de Tánger y desechando conexiones con Tánger-Med.

- **Efectos negativos e irreparables sobre el medio ambiente en un espacio declarado Parque Natural del Estrecho y Reserva Transcontinental de la Biosfera.**

Los esfuerzos de la APBA por responder a los requerimientos del Ministerio de Medio Ambiente y a las demandas ecologistas se reducen a dos medidas más estéticas que efectivas: la permeabilidad parcial del dique y el insignificante menor adentramiento en el mar de las nuevas instalaciones. Ambas actuaciones, a nuestro juicio, no aportan soluciones, sino efectismo, porque siguen sin corregir la degradación paisajística y medioambiental que ya pusimos de manifiesto en las anteriores alegaciones.

Entre las numerosas razones ambientales que justifican el rechazo del proyecto, subrayamos de modo sintético las que siguen:

- La pérdida de frente litoral (que también es espacio público hurtado para el disfrute de la ciudadanía) es exactamente la misma que en el primer anteproyecto.
- No sólo persiste el impacto sobre los cetáceos, tanto en la fase de construcción de la ampliación como en su plena operatividad, sino que se acrecentaría de habilitarse el tráfico marítimo entre Tánger-Med y Tarifa.
- La permeabilidad parcial del dique ni corrige la alteración perniciosa de las dinámicas litorales ni garantiza la supervivencia de una especie en peligro de extinción, la *Patella ferruginea*.

- Siguen sin considerarse los daños irreparables en fondos y hábitats marinos durante el proceso de voladura, dragado y construcción de las nuevas infraestructuras.
 - Las expectativas de intensificación del tráfico marítimo aumentan exponencialmente los riesgos de vertidos, de turbidez de las aguas y de concentración de tóxicos e hidrocarburos derivados de la actividad portuaria, así como la contaminación acústica y lumínica.
 - Y, por último, se obvia el impacto simultáneo y continuado de macroinfraestructuras presentes (puertos de La Línea, Gibraltar, Ceuta, Algeciras, Tarifa, Tánger-Med y Tánger ciudad) y futuras (el túnel del Estrecho o los helipuertos de Algeciras y Tarifa) en un espacio único en el mundo y declarado Parque Natural y Reserva Transcontinental de la Biosfera. De ahí que desde IU reclamemos un Estudio de Impacto Ambiental integral, no parcelado, que compute de manera conjunta las afecciones de todas las infraestructuras que operan en el Estrecho.
- **Necesidad de reorientar tanto la política portuaria en la localidad como las prioridades de la inversión pública.**

Tras lo anteriormente expuesto, para IU se pone de manifiesto la necesidad en Tarifa tanto de un modelo productivo portuario alternativo como una reorientación de la inversión pública:

- Un puerto sostenible, productivo y favorecedor de sinergia económica. Como ya hemos apuntado más arriba, frente a la estrategia errática y especulativa de la APBA, obsesionada sólo por ganar suelo al mar, entendemos necesaria una diversificación económica de las distintas sedes portuarias del Campo de Gibraltar:

1. Algeciras como referente del tráfico de mercancías (a la espera aún del tan necesario impulso ferroviario que le permita dejar de depender del llamado *bunkering*) y de la Operación Paso del Estrecho (que no es una actividad turística, insistimos).
2. Tarifa como puerto integrado en la trama urbana y económica de la ciudad, centro neurálgico del turismo activo vinculado al Parque Natural del Estrecho (avistamiento de cetáceos, buceo y turismo ornitológico), al atraque de embarcaciones deportivas y recreativas y a una tradición pesquera revitalizada por el empuje turístico (con la cultura almadrabera como eje), dirigido a un turista que arriba a Tarifa para demorarse, no para pasar de largo.

En definitiva, Algeciras acentuaría su papel de plataforma transcontinental de tránsito masivo de pasajeros y mercancías, mientras que Tarifa, por su enclave geográfico, natural y patrimonial, se especializaría en un puerto de servicios y ocio, limitándose a apoyar de forma excepcional y muy justificada la OPE.

- Un modelo de inversión pública destinado a equipamientos e infraestructuras que redunden en el interés general de la ciudadanía y que contribuyan a la vertebración y cohesión social y territorial del municipio. Si las pretensiones de ampliar el puerto de Tarifa ya eran desmesuradas en 2007, en el actual contexto de restricciones presupuestarias, de debilitamiento de la capacidad inversora del Estado y de redefinición de las prioridades desde lo público, la propuesta de la APBA resulta extemporánea, por no decir obscena: duplicar infraestructuras que ya existen en Algeciras, a 18 kilómetros de distancia, por la sola ambición de emular la actitud depredadora e irresponsable de nuestro vecino Marruecos es, a juicio de IU, simplemente indecente.

Y aunque Tarifa –como el resto del Campo de Gibraltar– queda lejos de los estándares nacional y europeo en cuanto a servicios y equipamientos (la red pública de centros educativos está al límite de su capacidad; el

área sanitaria acusa graves déficits, sobre todo en los núcleos rurales; el municipio aún espera el tratamiento terciario de sus aguas residuales, y buena parte de su red de saneamiento confunde aguas pluviales y fecales, desembocando todas ellas en el mar sin apenas depuración; y las comunicaciones intramunicipales en el extenso ámbito rural parecen ancladas en el XIX), proponemos a continuación una serie de objetivos de inversión relacionados con un modelo de conectividad productiva que, a diferencia de la propuesta de la APBA, lograrían conjugar un desarrollo económico equilibrado y un impacto ambiental y paisajístico mínimo. Todos ellos están incluidos en el Plan de Ordenación del Territorio del Campo de Gibraltar, sometido a exposición pública hace escasos meses, y aunque están calificados como propuestas de inversión a corto plazo, ninguno de ellos tiene a día de hoy concreción presupuestaria:

1. Enlace ferroviario de altas prestaciones entre las Bahías de Cádiz y Algeciras, con terminal de pasajeros en Tarifa, y conexión de ésta última con la Costa del Sol. Con esta actuación no sólo se acabaría con una incomprensible fractura comunicativa que cercena la vertebración social y económica en el seno de la provincia (las tres grandes áreas metropolitanas –Bahía de Cádiz, Jerez y Bahía de Algeciras– sólo pueden recorrerse de continuo por carretera), sino que impulsaría una revalorización turística del Campo de Gibraltar.
2. Desdoble y mejora de la N-340 entre Algeciras y Tarifa, con el fin de eliminar tramos de extrema peligrosidad y concentración de accidentes y habilitar carriles reversibles para favorecer la descongestión del tráfico en momentos de saturación de la vía (fines de semana de julio y agosto, por la afluencia de visitantes comarcales a las playas de Tarifa).
3. Mejora de la conectividad entre la red ferroviaria y el frente industrial y portuario del Campo de Gibraltar: a) acceso ferroviario a las instalaciones portuarias de Campamento; b) apartaderos de ferrocarril para dar servicio directo a las grandes industrias; y c) mejora funcional

de la línea de FF.CC. Algeciras-Bobadilla para el transporte de mercancías.

En IU estamos convencidos de que la puesta en marcha de estas inversiones tendría un impacto económico mucho mayor que el pretendido con la ampliación del puerto de Tarifa, con una menor contestación social, un mejor encaje en las dinámicas económicas del municipio y una afección al entorno natural, paisajístico y patrimonial imperceptible.

- **Conclusiones:**

En síntesis, Izquierda Unida muestra su rechazo al anteproyecto de ampliación del puerto de Tarifa auspiciado por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras por los siguientes motivos:

- a) El proyecto es innecesario y no se ha contemplado la alternativa cero, esto es, la reordenación y sectorización de las instalaciones ya existentes: Algeciras, cuyo puerto debe ser el único interlocutor con Tánger-Med, cuenta con las instalaciones suficientes para amparar el aumento previsto del tráfico de pasajeros y mercancías, y Tarifa tiene capacidad sobrada en la actualidad para absorber el tránsito de turistas provenientes de Tánger ciudad.
- b) El proyecto lleva aparejados brutales efectos colaterales en el paisaje, medio ambiente, conectividad, calidad urbana del centro histórico y conservación del patrimonio histórico-artístico de incalculables consecuencias, naturaleza irreversible y sin posibilidad de medidas compensatorias o paliativas.
- c) El proyecto carece de una evaluación ambiental integral de los impactos conjuntos de todas las infraestructuras portuarias que operan simultáneamente en el Estrecho de Gibraltar, por lo que se vulneran los

principios que dieron lugar y sentido a la Reserva Transfronteriza de la Biosfera.

- d) El proyecto, lejos de fortalecer el sector turístico, puede anularlo, ya que éste resulta incompatible con una ciudad inhabitable, un entorno degradado y un frente litoral colapsado.
- e) Los supuestos réditos económicos y de generación de empleo no están en absoluto justificados y quedan en entredicho en el marco de la actual recesión económica.
- f) Existen alternativas de inversión pública ligadas a la conectividad y vertebración territorial con una vocación más productiva y sostenible que la propuesta por la APBA en relación al puerto de Tarifa, con mejor encaje en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y el correspondiente al Campo de Gibraltar y, desde luego, un mayor consenso social e institucional.
- g) Las motivaciones no confesadas de la APBA para defender la ampliación del puerto de Tarifa son: a) el traslado progresivo de la OPE de Algeciras a Tarifa, con el fin de reintegrar al espacio urbano de aquella ciudad parte de la actual zona de preembarque (el llamado Llano Amarillo) ante la presión vecinal; y b) una alocada, especulativa e irresponsable carrera por generar nuevo suelo portuario, en competición con un régimen absolutista, Marruecos, en el que las garantías ambientales, territoriales y sociales brillan por su ausencia.

En opinión de IU, Tarifa no puede ser moneda de cambio para atender las legítimas demandas de la sociedad algecireña, convirtiendo nuestra ciudad en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) de Algeciras, ni puede servir de artillería en una guerra entre lobbies portuarios que nada tiene que ver con los intereses generales de la ciudadanía de ambas orillas del Estrecho.

Por todo lo arriba expuesto, y en representación **de Izquierda Unida Los Verdes-Convocatoria por Andalucía de Tarifa**, el que suscribe este documento de alegaciones:

SOLICITA

1. Se consideren estas alegaciones y, por consiguiente, se desestimen definitivamente tanto el anteproyecto de ampliación del puerto de Tarifa propuesto por la APBA como las pretensiones de establecer conexión marítima entre Tarifa y Tánger-Med, por las nefastas consecuencias económicas, ambientales, paisajísticas, patrimoniales y de habitabilidad de la ciudad arriba descritas.
2. Se exijan estudios e informes complementarios a los actualmente contenidos en el expediente referidos: *a)* al impacto de las nuevas instalaciones en el recinto amurallado medieval de Tarifa; *b)* a la evaluación de impacto ambiental conjunta de la acción simultánea de distintas plataformas portuarias en el Estrecho de Gibraltar; y *c)* a la evaluación económica de la ampliación, toda vez que la que incorpora el anteproyecto contiene numerosos errores y no pudo prever la actual crisis económica.
3. Se exploren, tal como sugieren nuestra alegaciones, *a)* otros objetivos de inversión pública de mayor rentabilidad social y menor impacto medioambiental y *b)* otros patrones de desarrollo para el puerto de Tarifa, que no necesitan de la generación de nuevo suelo portuario, sino de la reordenación y optimización del ya existente, más acordes con el perfil turístico del municipio y su entorno privilegiado.

En Tarifa, a 23 de junio de 2010

Fdo.: Ezequiel Andréu Cazalla
Coordinador Local de IU LV-CA de Tarifa

**A/A SR. DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA
BAHÍA DE ALGECIRAS
AVDA. DE LA HISPANIDAD, 2
11207 ALGECIRAS (CÁDIZ)**