

Alegación particular, de la que se omite el nombre y DNI del alegante, para hacerla pública.

ALEGACIONES ante la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras en relación con el proyecto de infraestructuras portuarias para el desarrollo del puerto de Tarifa, B.O.E del 5 de diciembre 2007

AL DIRECTOR GENERAL DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE LA BAHIA DE ALGECIRAS

-----presenta las siguientes alegaciones por ofrecer dicho proyecto los siguientes aspectos que a su juicio resultan muy cuestionables por las razones que se explican a continuación y que hacen que mediante este escrito, **rechace el proyecto en su totalidad.**

Los argumentos se estructuran en los siguientes apartados:

- 1ª Respecto a la necesidad de ampliar el puerto de tarifa
- 2ª Respecto a la ubicación escogida para llevar a cabo tal ampliación
- 3ª Respecto a las graves deficiencias del Estudio de Impacto Ambiental (EIA)

1º SE OFRECEN A CONTINUACIÓN ARGUMENTOS QUE REBATEN LAS AFIRMACIONES SOBRE LA NECESIDAD DE AMPLIAR EL PUERTO DE TARIFA.

A) ACCESOS .-En la Pg 4 punto 1. 2 del proyecto,el hecho de que se construya la autopista Algeciras- Vejer que facilita el acceso a Tarifa se presenta como un elemento de aumento de la demanda, si bien condicionado a que se construya un nuevo acceso al puerto; frente a esta afirmación caben plantearse las siguientes dudas, i) ¿ Basta la existencia de un nuevo acceso local de solo 25 Km para crear una demanda adicional en un tráfico internacional que se genera a mas de 2000 Km de distancia?¿Dónde ese calcula este impacto en el estudio presentado? ii) Es hoy el acceso de los vehículos y el trafico en general un freno a la ocupación de los ferrys existentes que van semivacíos la mayor parte del año? Y iii) ¿se incluye el coste de este nuevo acceso en las cálculos de la rentabilidad económica del proyecto, TIR TIRR ERR?. Evidentemente en la paginas del presupuesto del proyecto no se incluye este coste, y se hacen los cálculos solamente sobre el coste del propio puerto sin incluir el coste de los accesos. También en la Pg. 5 y pg. 8 del punto 1.3 se incide en este tipo de afirmaciones, pero además con un argumento circular muy forzado. Se afirma que la existencia del nuevo acceso va a aumentar el trafico del puerto, pero también el mero hecho de construir ese nuevo acceso ...” exige la construcción de mayores explanadas para conectar el nuevo acceso con el puerto actual , en **una primera actuación”** . ¿Se hace el acceso para responder a las necesidades del puerto o se hace un

acceso sumamente costoso cuyo coste, al ser desorbitado, se disfraza de instalación portuaria? Tarifa tiene en esa parte de su costa una configuración muy accidentada con acantilados sobre el mar y el casco histórico amurallado por lo que el nuevo acceso y la comunicación entre los dos puertos solo cabe rellenando el mar. El Nuevo acceso se proyecta ocupando grandes superficies de costa o de mar. No es lo mismo hacer una carretera de acceso que ocupar el mar mediante la construcción de grandes explanadas, que alojaran además un macro aparcamiento en esas explanadas de difícil justificación cuando en la carretera a la altura de la playa de Los Lances hay un aparcamiento enorme para la espera de los vehículos que van a embarcar y que está hoy prácticamente abandonado por falta de demanda.

Toda la argumentación es irreal y ello queda corroborado en la pg 101 del capítulo 3 donde se dice que es la propia APBA quien estaba influyendo para acelerar la construcción de la autopista y del nuevo acceso a Tarifa. Textualmente "Actualmente existe un proyecto de ampliación de la N- 340 a su paso por Tarifa el cual facilitaría el acceso al puerto de Tarifa por una vía no urbana. La autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras está tramitando el posible adelantamiento de la ejecución de este proyecto"

B) ACTIVIDADES NAUTICO DEPORTIVAS. En la Pg 5 punto 1.3 se afirma que la demanda de actividades náutico- deportivas y de recreo supera las disponibilidades del puerto. Esta es la situación en toda la costa española. La demanda de amarres insatisfecha es enorme y no se satisface por ser conscientes las autoridades de que son se puede ocupar con puertos todo el litoral. Además las difíciles aguas del estrecho no hacen de Tarifa EL LUGAR IDONEO. Las inversiones por punto de atraque son muchos mayores que en otros lugares más resguardados, al igual que el impacto visual derivado de tener que hacer grandes espigones por la fuerza del oleaje en este enclave. Si no se construyen puertos deportivos en zonas donde la demanda es muy superior ¿por qué en Tarifa? en los amarres actualmente disponibles para embarcaciones de recreo, solamente hay lanchas neumáticas y de muy pequeño tamaño. No hay demanda de amarres para grandes embarcaciones de recreo para patrones poco duchos en las difíciles aguas del estrecho

C) EL NUEVO PUERTO DE TANGER MED. Se cita a continuación como factor determinante la construcción en la costa marroquí del puerto TANGER -MED. Como se aprecia en la foto de la pg 6, el nuevo puerto marroquí aunque se llame Tánger, está situado más cerca de Ceuta que de Tánger. Las autoridades marroquíes lo han situado ahí precisamente por varias razones. la primera quitar tráfico de carga o de contenedores y combustible a Algeciras, y tráfico de pasajeros a Ceuta. Ello quiere decir que desviando el tráfico de pasajeros actual de Algeciras a Ceuta desde Tarifa a Tanger Med, estamos haciendo exactamente lo que interesa a Marruecos; debilitar el puerto de Ceuta. La distancia de Algeciras a Tanger- Med es idéntica a la distancia a Ceuta (14 millas frente a 15). Tanger-Med es además un puerto de aguas profundas, para acoger el tráfico de grandes cargueros ¿Qué tiene eso que ver con Tarifa? Marruecos si ha sabido racionalizar sus puerto , pues deja a Tánger como puerto turístico, para atraer a Cruceros, eliminando el puerto de Carga de la ciudad turística, En este proyecto que se presenta a información pública la APBA propone lo contrario, hacer de Tarifa que es una hermosa ciudad turística

un puerto de carga industrial. Prueba de ello es que ya se están asignando terrenos en el término de Tarifa para la construcción de un puerto seco para manejo de contenedores. La afirmación en la pg. 6 “Esta nueva infraestructura debe tener respuesta a este lado del estrecho” ilustra muy claro que es lo que se pretende con este proyecto; Hacer de Tarifa un enclave portuario que compita con Tánger -Med, es decir un puerto totalmente industrial, orientado al tráfico de carga internacional. La gran diferencia es que Tanger-Med se ha construido en un lugar AISLADO Y NO EN EL CENTRO DE UNA CIUDAD COMO TARIFA, QUE ES MONUMENTO HISTORICO - ARTISTICO. El rey de Marruecos está hermoseando Tánger, donde ha rehabilitado sus palacios y para eso ha alejado el puerto Industrial a 35 Km de la ciudad de Tánger, dejando el puerto de esta ciudad solo para usos turísticos. Buen ejemplo el que nos llega de los vecinos del sur. ¿ por qué no se busca otro enclave en la costa más idóneo? Pues porque toda esta costa está protegida por la declaración del Parque del Estrecho, y el único resquicio para poder ganar terreno al mar que le queda a la APBA es aprovechar la zona marítima del actual puerto de Tarifa y proyectarse mar adentro, ya que esta zona marítima ha quedado excluida del Parque del Estrecho **por razones históricas**, pero no para permitir tan enorme ocupación del mar.

D) ACTIVIDADES PESQUERAS . En la pg. 7 , apartado 2. es una provocación argumentar que las actividades pesqueras y de reparación y varadero “saturan las actuales instalaciones” quedando como única alternativa la ampliación del puerto. Basta una breve visita al puerto actual para comprobar que hay una actividad pesquera baja y de reparación mínima y que el espacio reservado a estas actividad está infrutilizado En la pg.72 del EIA se citan las cifras de barcos pesqueros, reconociendo que su número se ha reducido en un 70 % entre 2002 y 2006, es decir hay sólo 73 embarcaciones de una eslora media de 10 mts, luego la parte del puerto actual que se les dedica es excesiva.

E)CAPACIDAD DE FERRY DEL PUERTO.. EXISTENTE También se dice en el estudio que en el actual puerto hay tres atraques para ferries, pero que el problema es que no pueden maniobrar. ¿, No bastaría con reordenar el espacio del puerto, suprimiendo las embarcaciones deportivas y adaptando el muelle pesquero a la realidad de que existe un 70% menos de embarcaciones pesqueras que en el año 2002 cuando se completó la reciente ampliación del puerto, a la que se debe su actual configuración? ¿ o remodelar la bocana o alargar alguno de los espigones del mismo lo que sería mucho menos traumático que las inmensas explanadas proyectadas?

F) RENTABILIDAD ECONOMICA. Lo que nadie ha calculado en el proyecto es que estamos hablando de una inversión muy importante, de casi 200 millones de € para un tráfico adicional, cifrado hoy en el propio estudio, en un millón de pasajeros y 186.000 vehículos en 2006, y que, también según el propio estudio, podrá duplicarse al realizar esta obra. Esta inversión adicional a la ya efectuada en el puerto actual, recordamos terminado hace solo cuatro años, es, por lo tanto, de 200€ adicionales por pasajero y trayecto, es decir 400€ por viaje de ida y vuelta . El capital invertido, estará inactivo la mayor parte del año, como reconoce el propio estudio, salvo las diez semanas que dura, según el informe, la operación Paso del Estrecho. Rentabilizando la inversión al 5% anual del Euribor, rendiría 10 millones de euros anuales , es decir 20 € por cada viaje de ida y vuelta, amén del coste de la amortización de la inversión equivalente a 18 € por pasajero/ año, mas combustible,

operación del buque es decir, más de 40€ por viaje de ida y vuelta para cada pasajero. En conclusión, una inversión absolutamente antieconómica aunque esta infraestructura consiga duplicar el tráfico de pasajeros, cosa muy dudosa con el ritmo de aumento de tráfico existente hasta ahora, pues, también según el propio proyecto presentado, el ritmo de crecimiento del tráfico de pasajeros y vehículos conjuntamente en los puertos de Algeciras y Tarifa ha sido de solo un 5 % anual en los últimos cinco años y además muy concentrado en las 10 semanas mencionada. ¿Justifican estas cifras la inversión tan cuantiosa? Evidentemente no. Nadie ha contado con que ya operan muchas compañías aéreas de bajo coste entre ciudades europeas, incluso Madrid y Barcelona y ciudades marroquíes, que ofrecen vuelos a 21 € por trayecto (Easy. Jet) Las líneas de bajo coste han destrozado la rentabilidad de muchas infraestructura portuarias, en lo referente al tráfico de pasajeros, el caso más conocido el Eurotunnel, varias veces a punto de quebrar.

De lo anterior cabe deducir que o estamos hablando de una inversión desmesurado para atender un tráfico muy concentrado en muy pocos días y que beneficia solamente a la población marroquí y a las navieras extranjeras financiada a costa de los fondos públicos españoles o que no estamos hablando solamente de tráfico de pasajeros sino de carga El tráfico de pasajeros es una mera disculpa para conseguir superficie portuaria, disponible para el tráfico de mercancías, que si bien es más rentable, no tan fácilmente aceptado por la población.

El proyecto en sí mismo no es rentable y si se presenta como posible es para dar salida a los enormes excedentes del superrentable puerto de Algeciras, que quiere invertir en “suelo” a costa de “urbanizar” el mar, un “suelo” que es de todos y le resulta gratis.

2º ARGUMENTOS EN CONTRA DE LA UBICACIÓN ESCOGIDA PARA LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO.

G) En el estudio económico del proyecto, Pg. 24, punto 4.1, en cuanto al índice de repercusión económica, resulta muy cuestionable que como coste se tome solamente el coste de ejecución de la nueva obra, o coste de contrata, sin incluir los costes de los estudios y la dirección de las obras, pero sobre todo el coste del nuevo acceso desde la autopista hasta el nuevo puerto. También se presenta en la pg. 22, que al no disponer de alguno de los indicadores necesarios, directamente se suponen y se les asignan valores máximos. La gente de Tarifa sabe muy bien que de la anterior ampliación del puerto no se han derivado empleos para Tarifa, pues la dirección del puerto está en Algeciras, las navieras que trabajan son de propiedad extranjera y la mano de obra marroquí es mucho más barata el sueldos y en cotizaciones sociales, por lo que todas la actividades de navegación o a bordo se cubren con personal de Marruecos. Esta realidad se puede comprobar hablando con cualquiera de Tarifa. Por el contrario, el impacto de esta obra va a ser muy negativo para la calidad del turismo que actualmente disfruta Tarifa. La operación paso del estrecho ahuyentará el turismo de calidad, como ya ha ocurrido con el horror estético en que ha degenerado Algeciras con los murallones que conducen este tráfico. Todas las ciudades con grandes instalaciones portuarias son problemáticas, prueba de ello es que Barcelona para hermosearse en el 92 desplazó las actividades portuarias lejos del centro de la ciudad, Valencia ha tenido que interrumpir la ampliación

del puerto para poder celebrar por segunda vez la Copa América, en fin puerto y turismo de calidad, salvo los cruceros, no caminan en la misma dirección. Tarifa, conocida en todo el mundo por la calidad de sus playas y el encanto que le da su turismo joven del Surf va a verse invadida en lo mejor de la temporada por la antiestética, anti-turística y horrible Operación Paso del Estrecho y por un gran aumento de la población marroquí, como ha ocurrido el Algeciras, totalmente degradado su centro por el impacto del puerto. Tarifa se juega mucho de su buena reputación turística y del valor de sus inmuebles con la realización de este proyecto. y ello no se ha contemplado en el cálculo del IRE que se ha simplificado estimando un impacto "esencial" donde debería haberse calculado un impacto negativo de lo que resultaría un IRE negativo.

H) Otro tanto puede decirse del Índice de repercusión social y Ambiental (ISA),pg . 22, donde el impacto en el Patrimonio Histórico- Artístico se ha despachado con una nota correspondiente a un impacto muy bajo, lo que está completamente alejado de la realidad como se verá más adelante.

I) Este estudio EIA dedica seis páginas a la climatología, temperaturas, lluvias, vientos y una única página a los Bienes de Interés Cultural, o aquellos que necesitan una especial protección, si bien aclara que el casco antiguo de Tarifa pertenece a esta clasificación y además con la categoría máxima de Conjunto Histórico Artístico. El actual puerto, y más la terminal de pasajeros y el recinto aduanero están situados justo a los pies del Castillo de Guzmán el Bueno, donde no hace muchos años había una playa que acogía a las barcas de pesca. Ya la anterior ampliación del puerto y la terminal represento una terrible agresión al edificio de más valor artístico de Tarifa y emblemático de Andalucía y de toda España por su enorme valor Histórico y buen estado de conservación, pero con el actual proyecto se quitaría la vista del mar del resto del entorno del Castillo y sobretodo del lugar preferido de todo visitante de Tarifa, la Plaza del Miramar, donde se extasían contemplando desde el recinto de la muralla la maravilla del estrecho y la costa africana. De construirse el nuevo puerto, no se vería el mar desde ningún punto del casco antiguo de Tarifa y las murallas ,descritas en el propio estudio, en la pg 99, " como el conjunto de torreones y lienzos de muralla que rodea la ciudad, conservados en su practica totalidad "quedarían rodeadas en la parte de frente marítimo, de más de cien Ha de cemento y de grúas e instalaciones industriales. Este impacto en el "estudio "en el capítulo 5, en las pg. 51 y 52 se califica como MODERADO, escogiendo, tramposamente, las vistas desde un punto más alto que el casco antiguo.

Prueba de la intención de desmerecer este aspecto monumental, es que en ninguna de las fotos del estudio se ve el Castillo, ni la murralla,que se han evitado cuidadosamente en su espectacularidad mediante fotos aéreas, ses gos, escorzos etc , por ejemplo las figuras 3, 16 y 17 en las pg 50 y 51 no se muestran ninguno de estos elementos que estan encima mismo del puerto.

La Ley 16/ 1985 del Patrimonio Histórico Español, prevé varias figura de protección frente a tales agresiones como son a) la **delimitación de un entorno de protección del monumento en el que se impiden las construcciones y b) en su art 37.3 " la expropiación por parte de la Administración competente de los bienes en peligro de destrucción o deterioro o uso incompatible con sus valores . Podrán expropiarse por igual causa los inmuebles que impidan**

o perturben la contemplación de los bienes afectados por la declaración de interés cultura I”.

El proyecto presentado para la ampliación del puerto de Tarifa es tan grave para el Conjunto Histórico Artístico, que envió este escrito a la Junta de Andalucía, Consejería de Cultura, solicitando:

1º Delimite un entorno de protección del Castillo y la muralla de la ciudad de Tarifa, en la fachada marítima, que evite la realización de ningún tipo de construcción en este entorno y que también promueva el derribo de la Aduana y la terminal actualmente existentes por ser una terrible agresión al Castillo y las Murallas. También que haga valer la existencia de un Bien de Interés Cultural ,el bunker junto a la caseta de salvamento de naufragos para evitar la construcción del puerto en ese lugar.

2º La figura de **la expropiación** antes mencionada es lo suficientemente fuerte para conseguir lo que no consiguió la Junta de Andalucía con la declaración del Parque Natural del Estrecho por el VETO de la APBA en base a la existencia de un Dominio Público Portuario . **Se solicita igualmente al Ministerio de Cultura y Consejería de Cultura la expropiación del Dominio Público Portuario de la APBA en Tarifa** pues su existencia ha permitido y permite la realización de obras que ya han cambiado el carácter de la Ciudad, dejando el Castillo de Guzmán el Bueno y las murallas en el interior, cuando han estado nueve siglos vigilantes sobre el mar, vamos, es como si la estación de autobuses de Ávila se construyera al lado de las muralla o la APBA quisiera hacer un puerto en las ruinas romanas de Bolonia.

3º ESTUDIO DE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

Es vergonzoso el EIA presentado por su parcialidad. Es cierto que menciona todos los efectos relevantes y sobre todo los citados en las contestaciones del anterior proyecto, pero los negativos se resuelve calificándolos de leves, o neutros.

A este respecto en este escrito podía ir rebatiendo afirmación tras afirmación y argumento tras argumento por su inconsistencia, falsedad, incongruencia, pero baste citar, por ejemplo, los siguientes;

En el capítulo 3

Pg 21. “... a levante del puerto (donde se proyecta la ampliación) hay un tramo de costa escollero de 150 m de longitud que comprende la antigua playa de la caleta, que se alimentaba de las arenas que pasaban de la playa de Los Lances, hoy en día queda un pequeño reducto en su zona mas oriental”. Sin embargo no se dice que esta playa si existe y va a desaparecer con la ampliación del puerto y que si se ha reducido en los últimos años ha sido precisamente por la construcción del puerto hoy existente y así lo reconoce el propio estudio en la página 91 del mismo capítulo, donde dice textualmente “el espacio geográfico analizado, desde el punto de vista cultural, corresponde al frente costero de la playa de la caleta, localizada al este del recinto portuario actual.”

pgs 56 y 57 respecto al puerto actual se dice “...de calidad paisajística **media** por tener una cuenca visual mínima debida a su ubicación rodeada de infraestructuras portuarias industriales” y lo describe en la pg 48 “ instalaciones semi-industriales e industriales, mercancías a granel apiladas” disposición caótica del puerto y también en la pg 57 “.....

únicamente disminuye la calidad paisajística de la zona de estudio en su conjunto la unidad paisajística que constituye el Puerto....” Pero después de estas apreciaciones nada positivas respecto al puerto actual, al evaluar el impacto del nuevo puerto esta calificación se vuelve de importancia media y de impacto moderado.

“Respecto al casco urbano también calificado en el estudio de calidad paisajística **media**.....Hay que tener en cuenta que el casco urbano de Tarifa está declarado Conjunto Histórico Artístico” Es decir Cultura lo califica en el BOE con el grado máximo, y estos evaluadores se atreven a aventurar que es de grado medio, que es la misma calificación otorgada más arriba al puerto.de caótico aspecto.

También en la pg 50 “Esta aglomeración urbana, que se sitúa arrojando al puerto, ocupa áreas de altitud mínimas pertenecientes al área litoral”o sea el paisaje urbano y de la ciudad en general está tan degradado por la existencia del actual puerto, pues hacer al lado otro puerto diez veces mayor ya no importa, luego el efecto sobre el paisaje es neutro . Un poco más adelante capítulo , pg 57 dice que estas unidades paisajísticas cuentan con elementos positivos como una cuenca visual focalizada y orientada hacia el mar tienen como muy positivo que , pero en el cap 5 pg 54, se reconoce que “ la zona del paseo va a ser una de las zonas más afectadas por el cambio de paisaje” lo que al final se despacha con que será un impacto negativo compatible, de magnitud baja e importancia media.

Que este es un aspecto muy sensible lo prueba que el EIA pasa sobre él de puntillas, dedicándole solo una página, cuando al viento, las corrientes, la climatología ,claridad de las aguas et, dedica más de 100, páginas. El estudio pone alguna peguita precisamente a los aspectos que admiten medidas correctoras, pero los imposibles, simplemente los ignora.

Pg 57 “Acantilados del estrecho. La calidad paisajística de esta unidad es **alta**, debido a la presencia del mar y a la línea de costa , así como la cuenca visual abierta en prácticamente su totalidad. La fragilidad paisajística es alta debido a la baja resistencia de este paisaje frente a la acción antrópica , debido a que la intrusión visual sobre la misma no es disimulable” y en la pg52 “ los acantilados que conforman el Parque Natural, incluye entre sus límites en el medio terrestre los terrenos de la población de Tarifa..... hasta punta Camorro.....convierten al parque natural del estrecho en una zona de gran importancia medioambiental merecedores del máximo grado de protección posible” .Después de esta acertada descripción, se califica el impacto que tendrá cubrir este espacio con 100 ha de cemento, en un recinto portuario de 300 ha, de moderado

Es cierto que el EIA continúa mencionando todos los efectos citados en las contestaciones del anterior proyecto, pero los resuelve calificándolos de leves, o neutros, por ejemplo, los siguientes;

En el capítulo5, pg12 dice,“Dado que la ocupación de la planta del proyecto no afecta a bienes de interés cultural y que no se invade la zona terrestre, el impacto producido se considera como impacto neutro o no significativo” esto quiere decir que como tenemos la fortuna de que la planta del puerto no se construye encima del castillo, ni de las murallas , ni del casco antiguo, que no les afecta ,luego es neutro. Menos mal que disponemos de un Ley del Patrimonio Histórico Español, y la del de Andalucía ,que valora también el impacto visual y

que permite derribar y expropiar las construcciones que “ impidan o perturben la contemplación de los bienes de interés cultural... “

En el mismo cap 5, pg22 se habla del efecto del aumento de trafico sobre los cetáceos y de la convención para la separación del trafico para evitar colisiones. Aquí no se dice que este nuevo trafico Tarifa a Tanger- med incumple plenamente esta convención ,pues atravesaría el canal en el centro del estrecho que se quiere preservar y se pretende paliarla con una la navegación a velocidad inferior a 12 nudos. En contraste con esta obligación , el proyecto planea desarrollar este tráfico desde Tarifa exclusivamente con fast ferries . Es un total contrasentido. Para ir a esa velocidad, la inversión no puede justificar en base a un ahorro de tiempo. El acortamiento de distancias sobre las rutas actuales quedaría eliminado por esa obligatoria disminución de la velocidad.

El efecto socioeconómico debe ser considerado en su conjunto; aunque se crearan puestos de trabajo en Tarifa, cuestión dudosa a juzgar por la dificultad de doblar el trafico y los pobres resultados que se puede comprobar se han derivado de la última ampliación del dicho puerto, hay que juzgar también los efectos al otro lado del estrecho. El trafico actual se dirige de Algeciras a Ceuta, que recordamos es España y tiene muy pocos recursos. Ahora se plantea con este proyecto desviar este tráfico a Tanger-Med detrayéndoselo a Ceuta argumentando una menor distancia. Aunque Tarifa ganara algo, sería a costa de que Ceuta lo perdiera.

Como conclusión del análisis de los efectos en el cap 7, en el cuadro resumen de la pg 11, se aprecian valores moderados o neutros en los efectos negativos, todos ellos medioambientales , sobre cuya benevolencia a la hora de evaluarlos ya se ha comentado mas arriba, pero en definitiva negativos. Por el contrario en los posibles efectos positivos se dan valoraciones muy altas en empleo, turismo y actividad económica. Para que el proyecto parezca interesante. Total discrepancia, lo negativo es negativo y respecto a lo positivo, solo piénsese que el efecto final es cero, pues se le dará a Tarifa lo que se le estará quitando a Ceuta. Y uno de los pocos enclaves turísticos de nuestras costas que aún goza de un entorno natural privilegiado, no destruido por la vorágine urbanizadora, va a resultar premiado con la operación paso del estrecho.

EN CONCLUSION , se solicita al Sr Director General de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras que retire el proyecto renunciando a ampliar el Puerto existente Y SI ES NECESARIO AMPLIAR LA CAPACIDAD DEL PUERTO DE ALGECIRAS SE BUSQUEN OTRAS ALTERNATIVAS, POR EJEMPLO COMPITIENDO CON GIBRALTAR Y NO CON CEUTA. Y EVITANDO SITUARLO EN EL CORAZON DEL PARQUE NATURAL DEL ESTRECHO

Tarifa, 16 de enero de 2008

Firmado: -----

PD . Se adjunta copia de los escritos dirigidos al Ministerio de Cultura y a la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía para que se declare un entorno de protección libre de edificaciones del casco antiguo de Tarifa que es Conjunto Histórico Artístico y sean expropiados / anulados los derechos de Dominio Público Portuarios en Tarifa de la APBA.

A LA CONSEJERIA DE CULTURA DE LA JUNTA DE ANDALUCIA

----- según el proyecto presentado a información pública por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras a realizar en Trifa (Cadiz), ((B:O:E: de 5 de diciembre de 2007), ha presentado alegaciones por ofrecer dicho proyecto aspectos que a su juicio resultan muy perjudiciales para el Conjunto Histórico Artístico del Casco Histórico de Tarifa y del castillo de Guzman el Bueno. Se adjunta copia de tales alegaciones.

Por los anteriores motivos solicito

1º Delimite un entorno de protección del Castillo y la muralla de la ciudad de Tarifa, en la fachada marítima, que evite la realización de ningún tipo de construcción en este entorno y que también promueva el derribo de la Aduana y la terminal actualmente existentes por ser una terrible agresión al Castillo y las Murallas. También que haga valer la existencia de un Bien de Interés Cultural , el bunker junto a la caseta de salvamento de naufragos en la playa de la Caleta para evitar la construcción del puerto en ese lugar. según el proyecto del BOE de referencia

2º La figura de **la expropiación** prevista en las Leyes mas adelante mencionadas es lo suficientemente fuerte para conseguir lo que no consiguió la Junta de Andalucía con la declaración del Parque Natural del Estrecho por el VETO de la APBA en base a la existencia de un Dominio Público Portuario . **Se solicita igualmente al Ministerio de Cultura y Consejería de**

Cultura la expropiación del Dominio Público Portuario de la APBA en Tarifa pues su existencia ha permitido y permite la realización de obras que ya han cambiado el carácter de la Ciudad, dejando el Castillo de Guzmán el Bueno y las murallas en el interior, cuando han estado nueve siglos vigilantes sobre el mar, vamos, es como si la estación de autobuses de Ávila se construyera al lado de las muralla o la APBA quisiera hacer un puerto al lado de las ruinas romanas de Bolonia.

Esta solicitud se basa en lo establecido la Ley 14/2007 del Patrimonio Histórico de Andalucía y la Ley del Patrimonio Histórico Español de 1985.

Fdo -----

AL MINISTERIO DE CULTURA

----- según el proyecto presentado a información pública por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras a realizar en Tarifa (Cádiz), ((B:O:E: de 5 de diciembre de 2007), ha presentado alegaciones por ofrecer dicho proyecto aspectos que a su juicio resultan muy perjudiciales para el Conjunto Histórico Artístico del Casco Histórico de Tarifa y del castillo de Guzman el Bueno. Se adjunta copia de tales alegaciones.

Por los anteriores motivos solicito

1º Delimite un entorno de protección del Castillo y la muralla de la ciudad de Tarifa, en la fachada marítima, que evite la realización de ningún tipo de construcción en este entorno y que también promueva el derribo de la Aduana y la terminal actualmente existentes por ser una terrible agresión al Castillo y las Murallas. También que haga valer la existencia de un Bien de Interés Cultural ,el bunker junto a la caseta de salvamento de náufragos en la playa de la Caleta para evitar la construcción del puerto en ese lugar.segun el proyecto del BOE de referencia

2º La figura de **la expropiación** prevista en las Leyes mas adelante mencionadas es lo suficientemente fuerte para conseguir lo que no consiguió la Junta de Andalucía con la declaración del Parque Natural del Estrecho por el VETO de la APBA en base a la existencia de un Dominio Público Portuario . **Se solicita igualmente al Ministerio de Cultura y Consejería de Cultura la expropiación del Dominio Público Portuario de la APBA en Tarifa** pues su existencia ha permitido y permite la realización de obras que ya han cambiado el carácter de

la Ciudad, dejando el Castillo de Guzmán el Bueno y las murallas en el interior, cuando han estado nueve siglos vigilantes sobre el mar, vamos, es como si la estación de autobuses de Ávila se construyera al lado de las muralla o la APBA quisiera hacer un puerto al lado de las ruinas romanas de Bolonia.

Esta solicitud se basa en lo establecido la Ley 14/2007 del Patrimonio Historico de Andalucía y la Ley del Patrimonio Histórico Español de 1985.

Fdo -----