



El Estrecho de Gibraltar desde el Miramar de Tarifa.

Hace un año, en nuestro primer boletín, abríamos el debate sobre el proyecto de *ampliación* del Puerto de Tarifa formulando algunas preguntas. ¿Obedece el proyecto a las necesidades de la ciudad? ¿Qué efectos tendrá sobre la sociedad y el medio ambiente? ¿Qué incidencia tendrá sobre el empleo? ¿Qué va a pasar con el sector turístico, motor económico de la ciudad?

En los meses transcurridos no hemos obtenido respuestas de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, ni hemos recibido contestación a nuestras alegaciones, pero hemos conocido los informes negativos de diversas instituciones, como el Ministerio de Medio Ambiente, la Consejería de Medio Ambiente y la de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, y la Organización de Productores Pesqueros de Almadraba.

Mientras tanto, la APBA ha desplegado señuelos que han contribuido a difundir ideas que no son ciertas, como que el megapuerto va a crear 2.000 puestos de trabajo en Tarifa. Tampoco es cierto que la ampliación vaya ligada a un puerto deportivo, para el que no existe partida presupuestaria en el proyecto.

Tarifa no necesita el 'megapuerto'

La Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras ha proyectado una ampliación del Puerto de Tarifa con el propósito inicial de trasladar desde Algeciras a nuestra ciudad gran parte del tráfico de pasajeros que cruzan el Estrecho. El proyecto, popularmente llamado el *megapuerto* por su desproporción, contempla la construcción de seis atraques para ferrys, dos para rampas de camiones, estación marítima, aduana, almacenes, etc., y ocuparía desde el actual puerto hasta la Punta del Camorro, con una superficie de 31 hectáreas de hormigón, en un total de 61,4 hectáreas ocupadas (equivalente a 120 campos de fútbol).

A pesar de que el proyecto se presentó públicamente en Tarifa (enero 2008) pocos días antes de expirar el plazo de alegaciones, asociaciones, partidos y vecinos de Tarifa presentaron multitud de alegaciones que recogían razones medioambientales y patrimoniales así como sociales contrarias al proyecto de *ampliación* del puerto:

- Pretende ocupar toda la costa mediterránea de la ciudad por lo que desaparecería el Paseo del Miramar, La Caleta y

La Playa Chica. Supondría la destrucción irreversible del biotopo, afectando al Parque Natural del Estrecho y a La Isla de las Palomas, que se verían perjudicados por el aumento de la contaminación, por los sedimentos durante las obras y por la alteración de corrientes que nutren a las numerosas colonias de especies allí asentadas. Además de amenazar al patrimonio histórico, por el paso de tráfico pesado junto a las Murallas medievales.

- Perjudica a sectores económicos tradicionales como el de la actividad pesquera y la almadraba, y a otros modelos productivos más vinculados al sector turístico y respetuosos con el entorno natural. Éstos son potencial de un futuro sostenible que apueste por la conservación medioambiental y patrimonial para el desarrollo económico del territorio.

En suma, un proyecto que transformaría negativamente a Tarifa, pues la convertiría en una ciudad portuaria en primera línea de frontera, sin que suponga una aportación sustancial a las necesidades de la población. Básicamente, la *ampliación* supone el beneficio privado de sus promotores en perjuicio del interés general. ■

Informes cuestionan el proyecto de la APBA

Diversos organismos de la Administración del Estado y de la Junta de Andalucía cuestionan la *ampliación* del Puerto de Tarifa al considerarla insuficientemente justificada, excesiva por su extensión y que podría causar daños irreversibles en el medio y en los recursos pesqueros. Entre los efectos citados: contaminación del aire y de las aguas, impacto acústico y cambios en las corrientes marinas.

¿2.000 puestos de trabajo? Un engaño a los tarifeños

Como es habitual en este tipo de megaproyectos, con graves efectos negativos sobre el medio ambiente y la sociedad, los promotores tratan de *embaucar* a la población alentando falsas expectativas de creación de empleo.

¿Quiere Tarifa la OPE?

El desvío de la Operación Paso del Estrecho a Tarifa pretende justificar una infraestructura innecesaria, pues ya existe en Algeciras.

¿Qué puerto queremos para Tarifa?

Un hipotético puerto deportivo sacado de la manga y sin presupuestar se ofrece como señuelo para la *ampliación*.

Informes sobre el proyecto de la Autoridad Portuaria

Diversos organismos de la Administración cuestionan el proyecto de *ampliación* del puerto

Durante el período transcurrido desde su publicación en el BOE hasta la fecha, el proyecto de la APBA ha sido analizado por diversos organismos, que han emitido los siguientes informes:

- **La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente**, según expresa en documento de 21 de febrero de 2008, considera insuficiente la justificación de la *ampliación* del Puerto de Tarifa argumentada por la APBA. La única razón expuesta para la realización de este proyecto es la apertura del Puerto Tánger-Med. El informe manifiesta que de realizarse alguna remodelación del puerto ésta debiera ser "la mínima posible, aprovechando las infraestructu-



Cuando la marea crezca, La Isla de las Palomas y La Playa Chica estarán totalmente asfixiadas por la falta de nutrientes.

ras existentes y optimizando la gestión del espacio actual", considerando "excesiva la ocupación de terrenos ganados al mar" que pretende el proyecto. Máxime "teniendo en cuenta las consecuencias que esto tiene en una zona tan sensible medioambientalmente, cuyos efectos pueden transformarse en irreversibles a pesar de las medidas correctoras".

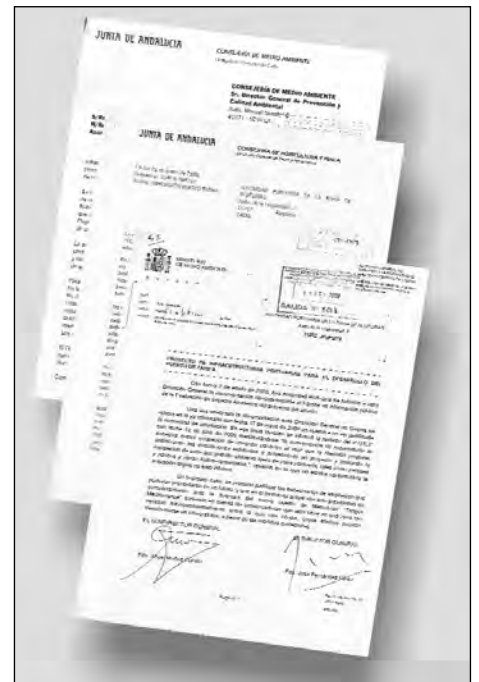
... el proyecto supone "la destrucción de comunidades bentónicas y recursos pesqueros y marisqueros"

- **La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía** considera que, dadas las características intrínsecas de las Zonas de Reserva ubicadas en torno al ámbito del pretendido proyecto, existe la

necesidad de preservar el espacio protegido restringiendo las acciones que pudieran suponer un riesgo para la conservación del mismo. Además, el proyecto no proporciona suficiente información acerca de las especies o comunidades de interés en la zona, ni sobre la susceptibilidad de impacto por parte de las mismas ante la ejecución de este proyecto.

"... las consecuencias que esto tiene en una zona tan sensible medioambientalmente, cuyos efectos pueden transformarse en irreversibles a pesar de las medidas correctoras"

El estudio hidrodinámico en referencia a la dispersión de vertidos analiza la colocación de un nuevo emisario urbano que vertería sin tratamiento alguno (no existe depuradora en la zona), lo cual, ante determinadas condiciones de viento y marea, generaría una afección a especies muy relevantes y protegidas por la legislación. El proyecto tampoco aclara adecuadamente el tipo de sustrato sobre el que se realizarían las obras de dragados que, requeridas para acondicionar el fondo y obtener el calado necesario, generarían impactos inherentes a la actividad extractiva, así como tampoco se han contemplado los efectos de las voladuras submarinas.



Informes íntegros en www.tarifasi.org

"... la construcción generará cambios en las corrientes marinas, el oleaje y el transporte de sedimento"

La *ampliación* supondría cambios en las intensidades y direcciones de corrientes marinas, afección a bienes de interés cultural terrestre, alteración en las características de las aguas, incremento en el nivel de ruidos, afección a la calidad del aire por la emisión de partículas contaminantes y destrucción de las comunidades bentónicas y recursos pesqueros y marisqueros.

La libertad de expresión en entredicho

La discusión pública de proyectos como el de la desmesurada *ampliación* del Puerto de Tarifa son una buena oportunidad para calibrar la madurez democrática de las instituciones. Lamentablemente, consideramos que la APBA no ha estado a la altura de las circunstancias, entregándose frecuentemente a la opacidad informativa, a la manipulación de datos y a la presión, a través de terceros, sobre quienes mantienen posiciones contrarias a la *ampliación*. Nos consta que comercios de la localidad han recib-

do *invitaciones* a retirar folletos, recogida de firmas o carteles críticos con el *megapuerto*.

El último episodio de esta estrategia del miedo e intimidación a la ciudadanía crítica con el proyecto de la Autoridad Portuaria ha sido la agresión física sufrida por Guillermo Pérez Villalta y su compañero a manos de militantes del Partido Popular (ariete en Tarifa de los planes de la APBA), acompañada de una campaña de difamación en la que no ha faltado la homofobia. ■



Infografía con simulación del proyecto. La Isla de las Palomas se integra en el *megapuerto* prácticamente como dique de poniente.

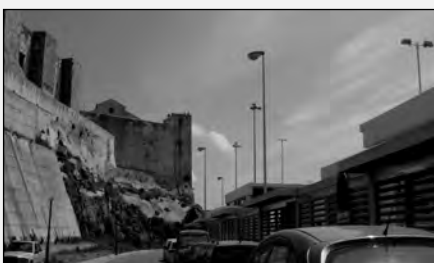
• La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía considera que el proyecto no ha tenido en cuenta el impacto acústico, tanto por la maquinaria que se emplearía en el desarrollo de los trabajos como por el uso de explosivos durante la fase de construcción, así como tampoco considera el entorpecimiento que generaría sobre las actividades pesqueras la construcción y funcionamiento de la nueva infraestructura, que provocaría una gran turbidez

la ampliación debería "ser la mínima posible, aprovechando las infraestructuras existentes y optimizando la gestión del espacio actual"

de las aguas, lo que afectaría muy negativamente a la captura del atún rojo, afectando igualmente a su comportamiento migratorio ■



Infografía con simulación del *paseo* a La Caleta, según el proyecto de *ampliación*.



El Castillo de Guzmán y la Muralla medieval

La APBA ha mostrado siempre un nulo interés por la preservación de nuestro patrimonio histórico. La construcción de la actual Estación Marítima y de la posterior valla perimetral se hizo contraviniendo las directrices del Plan General de Ordenación Urbana y del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico, rodeando de hormigón un edificio único en Andalucía, el Castillo de Guzmán el Bueno.

La *ampliación* del recinto portuario agravaría el impacto visual negativo sobre la alcazaba árabe, además de que

en la fase de construcción, con las consiguientes cargas explosivas, pondría en riesgo la frágil cimentación de las muy cercanas murallas medievales, así como de las viviendas antiguas. Por otra parte, el acceso directo al *megapuerto* desembocaría en las murallas, que verían afectada su conservación por el tráfico rodado que el tránsito de vehículos y camiones acarrearía.

A día de hoy, la APBA se propone ampliar la Estación Marítima contraviniendo de nuevo las recomendaciones de la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía ■



El pasado 14 de julio se presentó la Plataforma Destino Tarifa, que agrupa a organizaciones sociales, ecologistas y de defensa del patrimonio que se oponen al proyecto de *ampliación* del Puerto de Tarifa: Asociación Ciudadana Tarifa SÍ, Asociación Gaditana para la Defensa de la Naturaleza, Verdemar-Ecologistas en Acción Campo de Gibraltar, Ecologistas en Acción Cádiz, Colectivo Ornitológico Cigüeña Negra, Asociación Gaditana para el Estudio y Defensa del Patrimonio Arqueológico e Izquierda Unida de Tarifa. Para mostrar su apoyo asistieron representantes de la Sociedad Española de Cetáceos y de Greenpeace.

La Plataforma, comprometida con el desarrollo racional y sostenible, tiene como objetivo democratizar el necesario debate sobre el patrimonio de Tarifa que el proyecto de la APBA pretende destruir encubriendo y minimizando los *efectos colaterales* (daños medioambientales, patrimoniales y sociales) en base a la única lógica del capital y los intereses privados ■

GREENPEACE

El proyecto de *ampliación* del Puerto de Tarifa figura como una de las principales amenazas para el medio ambiente marino y costero en el informe anual de Greenpeace *Destrucción a toda costa*, en el que se analizan los Espacios Naturales Protegidos más amenazados de nuestro litoral. El informe estudia los pocos tramos de litoral virgen que quedan en los 8.000 kilómetros de costa del Estado. De los 233 Espacios Naturales Protegidos costeros que deberían estar a salvo del modelo depredador que ha destruido el litoral, ya que están amparados por figuras de protección autonómica, nacional e internacional, Greenpeace ha detectado que en 120 peligran sus valores naturales ante amenazas de proyectos urbanísticos, infraestructuras y contaminación ■



¿Quiere Tarifa la OPE?

Desvío intencionado de la Operación Paso del Estrecho a Tarifa

El desproporcionado proyecto de *ampliación* del Puerto de Tarifa responde a los intereses de la APBA de desviar progresivamente la Operación Paso del Estrecho desde Algeciras a Tarifa, con la complicidad de la compañía naviera que opera desde esta localidad (FRS Iberia/Maroc, del FRS Group, con sede en Alemania). Ambas argumentan que ha aumentado la "demanda de los viajeros que quieren cruzar el Estrecho por Tarifa", cuando esta "demanda" sólo existe durante la OPE, un período muy limitado de tiempo al año, además de estar creada artificialmente por una estrategia comercial.

Por un lado, el Puerto de Tarifa, tras haber sido declarado espacio Schengen, suspendía esta catalogación por un período de dos meses en verano, con el objeto de no colapsar la ciudad. Pero en la actualidad esa suspensión se ha reducido a 20 días, una decisión en la que intervienen varias administraciones, portuarias, estatales y locales. Por otro, la compañía que opera desde Tarifa tiene línea también desde Algeciras a Tánger durante el verano; sin embargo, al contratar el viaje Algeciras-Tánger (ida y vuelta), la vuelta es

obligatoria por el Puerto de Tarifa. Además, durante todo el año, 8 autobuses diarios de la compañía desvían *gratis* a los pasajeros de Algeciras a Tarifa.

El Puerto de Tarifa registró en 2008 1,3 millones de pasajeros y 200.000 vehículos. Los 2 ferrys con los que FRS opera en la actualidad, con las 8 rotaciones ha-



TARIFA  TÁNGER	
09:00	08:00
11:00	10:00
13:00	12:00
15:00	14:00
17:00	16:00
19:00	18:00
21:00	20:00
23:00	22:00

Octavilla publicitaria con el horario de autobuses de FRS de Algeciras a Tarifa que enlazan con la salida de los ferrys en Tarifa (lectura de derecha a izquierda).

Así pues, a la travesía hay que sumarle una hora.



bituales, tienen capacidad para transportar 4,9 millones de pasajeros y 1,2 millones de vehículos al año. Paradójicamente, el proyecto de *ampliación* (que multiplica por 5 el actual puerto) se propone para dar servicio, en 2015, a 3 millones de pasajeros y 600.000 vehículos anuales.

El desvío de la OPE a Tarifa pretende justificar una infraestructura innecesaria, pues ya existe en Algeciras, y con una demanda básicamente estacional (consi-

derando, además, el descenso total de pasajeros desde 2008). Permitiría al Puerto de Algeciras librarse de gran parte de un tráfico que resta movilidad al de contenedores y ampliaría suelo para esa actividad (sin olvidar que *gana* 62 hectáreas en Tarifa). A su vez, Algeciras podría *reconquistar* parte de su litoral (el Llano Amarillo, actual aparcamiento de la OPE) y tratar de abrir la ciudad al mar.

Los ciudadanos de Algeciras saben

lo que es perder su costa, y es legítimo que deseen recuperarla en la medida de lo posible. Pero la alternativa a la destruida Bahía de Algeciras no es extender la losa de hormigón del Puerto de Algeciras a Tarifa. ¿Tiene sentido que planifiquen para Algeciras espacios públicos en su frente marítimo a costa de sacrificar el litoral mediterráneo de Tarifa, que es parte de su patrimonio medioambiental, histórico y social?■



Página de la izquierda: OPE en Algeciras y Tarifa. Arriba: Infografía con simulación del *megapuerto* desde el Miramar. Sobre estas líneas: Publicidad de FRS. Uno de los autobuses para transporte de pasajeros de Algeciras a Tarifa. Abajo: Infografía con simulación del proyecto del *megapuerto*.



¿2.000 puestos de trabajo? Un nuevo engaño a los tarifeños

Por encargo de la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras, un equipo del departamento de Economía General de la Universidad de Cádiz ha realizado una "Evaluación del impacto económico del Puerto de Tarifa. Situación actual y prospectiva tras su ampliación". La APBA distribuyó, con motivo de la presentación del documento en Tarifa en julio de 2009, un tríptico propagandístico para justificar su proyecto de *ampliación*.

Como es habitual en este tipo de megaproyectos, con graves efectos negativos sobre el medio ambiente y la sociedad, los promotores tratan de *embaucar* a la población alentando falsas expecta-

tivas de creación de empleo (hay que recordar el escaso impacto en la economía local del tráfico de pasajeros: 1,3 millones en 2008).

Tras un análisis del informe completo, la asociación Tarifa SÍ manifiesta:

1) Una evaluación de impacto económico es la cuantificación de los efectos económicos que genera una determinada actividad en un sistema económico. En este caso, la actividad es la portuaria de Tarifa, aunque sin embargo el informe y su impacto económico está referido al ámbito geográfico de la Comunidad de Andalucía (dato fundamental que el trí-

• Curso de economía global: Megapuerto en Tarifa

REDUCIR COSTES = AUMENTAR BENEFICIOS

TARIFA 18 Km. (10 millas) ALGECIRAS

TANGER 15 millas

TANGER MED 8 millas

14 millas

ACORTADA LA DISTANCIA AHORRAREMOS TIEMPO Y COMBUSTIBLE

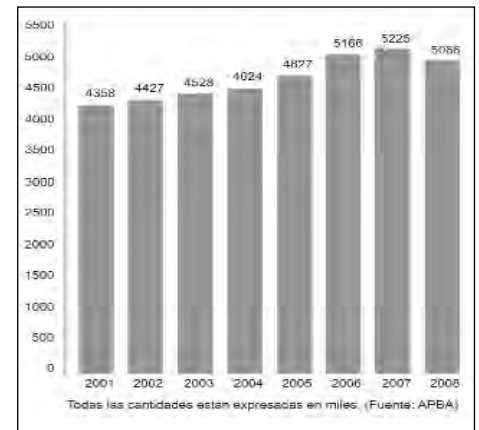
LA INFRAESTRUCTURA NOS LA PAGARÁN ENTRE TODOS

NECESITAREMOS MENOS BARCOS Y MENOS PERSONAL

PERO DESTROZAREMOS LA COSTA, NOS CARGAREMOS EL PATRIMONIO, EL TURISMO, LA PESCA Y LA TRANQUILIDAD EN EL PUEBLO... ¿QUÉ LES DECIMOS A LOS TARIFEÑOS?

QUE LO HACEMOS POR SU BIEN

Pasajeros 2001-2008
Puertos de Algeciras y Tarifa



En 2008 el número total de pasajeros en los puertos de Algeciras y Tarifa descendió respecto a 2007.

tico de la APBA, su nota de prensa oficial, y los medios de prensa comarcal han ocultado deliberadamente).

Dada la metodología utilizada en el informe, los empleos indirectos e inducidos que podrían crearse serían en cualquier lugar de Andalucía. Incluso puede afirmarse que lo probable es que no se fueran a crear en Tarifa, ya que esta ciudad no sólo carece de empresas especializadas en servicios portuarios sino que, además, en Algeciras están las más cercanas.

2) La evaluación de la situación actual (en el informe hasta el año 2007), si bien parte de datos objetivos, tiene un flanco débil de gran importancia, como el propio documento reconoce: la dificultad operativa del informe para "deslindar" las actividades desarrolladas en el Puerto de Tarifa de las del Puerto de Algeciras, tanto por parte de las instituciones y servicios portuarios como de las navieras. Debe recordarse que los servicios portuarios, instituciones, navieras y demás empresas dependientes son comunes a ambos puertos.

El Puerto de Tarifa tiene la particularidad de funcionar a la par con el de Algeciras para el transporte de pasajeros de un lado al otro del Estrecho por esta zona. El tráfico de pasajeros está directamente relacionado con el impacto económico, ya que es el aumento de ese tráfico lo que obliga a un aumento de servicios e infraestructuras, generando empleo. La consecuencia fundamental es que el impacto económico total de ambos puertos en 2015 va a ser el mismo tanto si hay *ampliación* como si no la hay. En cuanto al incremento del empleo directo, se distribuiría por ambos puertos en función de los tráficos que sopor-

ten, bien como puestos de nueva creación o como personal trasladado.

El incremento del impacto económico que generaría el Puerto de Tarifa en 2015 con la *ampliación* no la justifica, ya que ese incremento se daría necesariamente en el conjunto de los dos puertos, con o sin ampliación, con independencia de la distribución del tráfico total entre ambos.

3) La prospectiva para el año 2015 (en el informe a partir de 2007) carece de rigor porque, entre otras cuestiones, la estimación del número de pasajeros en tránsito para ese año está sobredimensionada: 7 millones de pasajeros (un tráfico supuesto de 3 millones por el Puerto de Tarifa y *fijado* en 4 millones por el de Algeciras).

Pero la realidad es que ya en 2008 el tráfico total por ambos puertos ha descendido respecto al 2007, y realmente ha sido de 372.000 pasajeros menos respecto al calculado por el informe. Aparte de otros factores sociológicos, con la probable extensión de la crisis hasta 2010 el tráfico en el Puerto de Tarifa en 2015 será menor del estimado.

4) El informe pretende visibilizar los efectos positivos de la *ampliación* pero no considera en ningún momento los costes asociados a la misma: los económicos directos, los sociales y los ambientales del proyecto.

- Tarifa no necesita la *ampliación*, pero sí que necesita con urgencia de infraestructuras básicas. Dado que la pretendida *ampliación* se financia con fondos públicos, en términos del coste de oportunidad asociado al proyecto, con la inversión anunciada de casi 200 millones de euros se podría dotar a Tarifa de infraestructuras como una depuradora, la estación de autobuses, un nuevo instituto o la ampliación del centro de salud, que sí son necesarias y generarían empleo.

- No se ha evaluado en términos económicos el posible daño a las empresas almadraberas, de buceo, de avistamiento de cetáceos y turísticas existentes, cuyas actividades pueden verse menoscabadas durante y posteriormente a la *ampliación*. Ni las consecuencias del incremento de tráfico rodado, ni del cambio de la calidad de vida de los ciudadanos, que verán limitado su espacio público y su movilidad.

- Tampoco se ha realizado la valoración contingente del proyecto, es decir, el coste monetario asociado al impacto ambiental.

Según el informe, en el año 2015 se crearían 211 empleos directos en el Puerto de Tarifa

	Directo	Indirecto	Inducido	TOTAL
Instituciones y Serv. Portuarios				
Autoridad Portuaria	11			
Organismos Oficiales	77			
Resto de Inst. y Serv. Port.	17			
TOTAL A	105	3	37	145
Empresas Dependientes				
Navieras	77	344	104	525
Resto Empresas Dependientes	43	10	18	71
TOTAL B	120	354	122	596
Actividades Náutico-deportivas				
TOTAL C	0	0	0	0
TOTAL (A+B+C)	225	362	159	746

	Directo	Indirecto	Inducido	TOTAL
Instituciones y Serv. Portuarios				
Autoridad Portuaria	25			
Organismos Oficiales	140			
Resto de Inst. y Serv. Port.	33			
TOTAL A	199	12	74	285
Empresas Dependientes				
Navieras	198	1.501	485	2.228
Resto Empresas Dependientes	62	11	23	96
TOTAL B	220	1.512	488	2.324
Actividades Náutico-deportivas				
TOTAL C	17	27	11	55
TOTAL (A+B+C)	436	1.642	574	2.652

EMPLEOS DIRECTOS 2015

Autoridad Portuaria	15
Capitanía Marítima	6
Policía Nacional	20
Guardia Civil	19
Aduanas	8
Punto de Inspección Fronteriza	10
Amarradores	8
Prácticos	5
OPE	3
Navieras	81
Otras empresas (Restauración, Limpieza, Mantenimiento, Recogida de residuos, Varadero, Agencia de viajes)	19

Tabla: elaboración propia a partir de los datos de la APBA.

Tablas de Impacto Económico - Empleo en el Puerto de Tarifa, correspondientes al 2007 y prospectiva para el 2015, publicadas en el tríptico de la APBA, donde se numeran los empleos (directos, indirectos e inducidos) actuales y los previstos en 2015.

Según el informe, con la *ampliación*, en el año 2015 se crearían 211 empleos directos en el Puerto de Tarifa (resultado de restar los 225 empleos que figuran en la tabla de 2007 a los previstos 436 que figuran en la tabla de 2015). Hay que observar que en la relación de empleos directos de la APBA se han incluido funcionarios, cuerpos de seguridad del Estado, de Aduanas, etc.; así mismo figuran empleos ajenos al transporte de viajeros tales como avistamiento de cetáceos o empresas de buceo. En la tabla adjunta no se han incluido los 17 empleos directos que calcula la prospectiva en la partida de actividades náutico/deportivas, ya que el puerto deportivo no existe ni tiene partida presupuestaria en el proyecto de la APBA. En el apartado de Navieras, la APBA ha utilizado diferentes criterios, en todo caso no considera la posibilidad de creación de empleo a bordo de los ferrys ■

En resumen, el informe sólo hace una aproximación muy parcial al análisis del conjunto de efectos económicos que la *ampliación* provocaría, no aclara suficientemente que los beneficios no se darían mayoritariamente en el ámbito local de Tarifa y no considera los costes asociados a ella.

El informe económico del Puerto de Tarifa por sí sólo no basta para justificar la *ampliación*. Por el contrario, habría que realizar un análisis coste-beneficio donde se consideraran conjuntamente los perjuicios y beneficios del proyecto.

¿Tiene sentido, por tanto, sacrificar un modelo económico consolidado, el turístico/comercial basado en la conservación del entorno natural, por otro antagonístico, el portuario intensivo, a cambio de un puñado de posibles puestos de

trabajo sobre los que no puede haber garantías de que vayan a ser ocupados por tarifeños?

Como expresa el economista José Manuel Naredo, "se está produciendo una refundación oligárquica del poder, en realidad vivimos en una especie de régimen neo-caciquil o neo-feudal disfrazado de democracia. Un régimen en el que lo público se pone al servicio de intereses privados, como ocurre en los megaproyectos que no podrían desarrollarse sin el apoyo, directo e indirecto, del poder político. En este contexto, el crecimiento económico no supone ya mejoras generalizadas de la calidad de vida de los ciudadanos, sino más bien todo lo contrario, pues éstos tienen que sufragar el festín de plusvalías, comisiones, contratos y peajes que ese crecimiento origina" ■



Frente mediterráneo de Tarifa.

¿Qué puerto queremos para Tarifa?

"Si no hay *ampliación*, no tendréis puerto deportivo"

Como reacción tardía a la defensa que Tarifa SÍ y otros colectivos hacen de un puerto reconciliado con el centro histórico de la ciudad, verdadero motor de la economía turística y capaz de combinar usos pesqueros tradicionales con nuevas funciones recreativas y comerciales, la APBA se saca de la manga una propuesta de puerto deportivo del que nada había dicho en su proyecto de *ampliación*, donde ni siquiera aparece presupuestado.

Nada que objetar a un puerto turístico/deportivo, de carácter público y abierto al pueblo. Sólo que dudamos de las verdaderas intenciones de la APBA y de la sinceridad de sus convicciones por los siguientes motivos:

- El puerto deportivo no aparece en los planes originarios de *ampliación* y, a día de hoy, no está garantizada su financiación, menos aún en el presente con-



Puerto pesquero.

texto de crisis y restricciones presupuestarias.

- La desleal relación de la APBA con Tarifa desmiente por sí sola su recién inaugurada voluntad de abrir el puerto a la ciudad: siempre ha pensado en sus intereses, por encima de las necesidades del pueblo. Y es que debemos recordar que la construcción de la Estación Marítima, así como las sucesivas remodelaciones del espacio portuario, se han hecho siempre de espaldas al Ayuntamiento y

de las recomendaciones del Plan Especial de Protección y Reforma Interior del Centro Histórico (en fase de aprobación). Fue la APBA quien encajonó el Castillo de Guzmán el Bueno, degradándolo visualmente, y se negó a la apertura del Paseo de la Alameda al puerto.

En conclusión, consideramos que se trata nuevamente de una doble estrategia de distracción de la APBA: chantajea al pueblo de Tarifa, tal como hiciera con el acceso directo al recinto portuario desde



Avistamiento de cetáceos.

• La gesta de Guzmán



la N-340. "Si no hay *ampliación* no tendréis puerto deportivo", parece decirse a los tarifeños y, de paso, se pretende desplazar la atención sobre la verdadera naturaleza especulativa del *megapuerto*. Nuestro pueblo no puede caer en esa trampa: para que Tarifa cuente con un puerto deportivo, a la altura de la ciudad turística que es, no se requiere una desproporcionada *ampliación* de casi 62 hectáreas, que multiplicaría por cinco la superficie del puerto actual ■

TarifaSÍ
ASOCIACIÓN CIUDADANA

Apartado de correos 59 • 11380 Tarifa
www.tarifasi.org • tarifasi@detarifa.net