El proyecto del puerto de Tarifa, concebido en su origen como puerto de refugio, fue redactado por la Dirección General de Obras Públicas en 1924. Tras adjudicarse las obras en 1925, su construcción se inició a finales de aquel mismo año. En una primera fase, no exenta de problemas y que duró hasta 1936, tan sólo se pudo construir la primera alineación del dique de abrigo proyectado y parte del muelle de ribera. Esta primera alineación del dique vertical, con una longitud de 400 metros perpendicular a la costa, se construyó con infraestructura de bloques sobre cimiento de escollera.

Al comenzar la Guerra Civil Española en 1936 sólo se había construido dicho trozo del dique de abrigo y otro trozo del muelle de ribera, quedando en suspenso las obras mientras duró la contienda. Finalizada ésta, en 1941 se decidió acelerar las obras con vistas a incrementar las garantías de neutralidad española en la II Guerra Mundial. Así, integrado el de Tarifa dentro del Grupo de Puertos de Cádiz-Huelva, se iniciaron inmediatamente las obras de terminación del dique exterior con ocho cajones de hormigón armado construidos en el dique seco de Cádiz, se terminó el muelle de ribera y se construyó el contradique de escollera, en el que se dispusieron los nuevos muelles de atraque 1 y 2, todo ello en un plazo de dos años y medio.

Como consecuencia, a partir de 1943 la configuración del puerto contaba ya con la segunda alineación del dique de abrigo del Sagrado Corazón (248 metros paralelos a la costa), el nuevo contradique en talud de 400 metros (175 metros paralelos a la costa) y un total de 732 metros lineales de muelle. También en 1943 se redactó, sobre un anteproyecto de habilitación del nuevo puerto de refugio de Tarifa para las necesidades de la Marina de Guerra, un proyecto de Dársena y Diques secos para embarcaciones menores que fue aprobado en 1944 con prescripciones, lo que motivó la redacción de un proyecto reformado aprobado en diciembre de 1945. Iniciadas las nuevas obras, que comprendían seis dársenas de flotación, cuatro diques secos para la reparación de embarcaciones menores y un varadero, así como otras obras complementarias, éstas se ejecutaron rápidamente, estando terminadas totalmente en el año 1947. Las dársenas y diques secos fueron destinados a ser utilizadas por la Armada, mientras que el uso del varadero sería de carácter civil. Se ejecutó también entonces el primer cerramiento general del

puerto y el secundario que separaba las partes civil y militar dentro del mismo.

Las obras realizadas en el puerto de Tarifa provocaron el renacer de la actividad pesquera, aumentando en más de veinticinco veces el valor de la pesca desembarcada en él. Ello exigió la construcción de una lonja en la que se realizaran las operaciones de subasta y preparación del pescado. Además, se construyeron otros edificios como un almacén para útiles de pesca. No obstante, las dificultades que para el abastecimiento de hielo tenía la creciente flota pesquera de Tarifa y las de los puertos vecinos, hicieron imprescindible la instalación de una fábrica de hielo. Construido el edificio, la instalación de la fábrica se concluyó en 1951. Por su lado, en la zona militar, en 1954 finalizó la construcción por la Empresa Nacional "Bazán" del edificio de la Base Naval de Tarifa y del cuartel para fuerzas de Infantería de Marina en el mismo recinto.



Vista aérea del puerto (1954).



Base Naval de Tarifa.

En 1981 se redactó el proyecto de la antigua Estación Marítima de Tarifa, situada en el extremo del contradique y cuyas obras se ejecutaron en 1982. Ese mismo año el Grupo de Puertos de Cádiz-Málaga hizo entrega del Puerto de Tarifa a la Junta de Obras del Puerto de Algeciras-La Línea, de la que pasó a depender administrativamente. Así, en 1984 es ya la Junta del Puerto de Algeciras-La Línea la que construyó un primer atraque Ro-Ro en el cambio de alineación del dique de abrigo y en 1989 la que ejecutó el proyecto del tramo marítimo de acceso al dique de abrigo, correspondiente a la actual explanada de embarque de vehículos.

Para dar mayor fluidez aún al tráfico de pasajeros y mercancía rodada con Marruecos, en 1993 la recién constituida Autoridad Portuaria de la Bahía de

Algeciras (APBA) proyectó la construcción, en el arranque de la primera alineación del dique de abrigo, de una segunda rampa Ro-Ro de atraque para tráfico rodado. Este nuevo atraque de transbordadores se ejecutó en el año 1995. Un año más tarde, tras la adquisición en 1996 de la antigua Base Naval por parte de la APBA, se procedió inmediatamente a la demolición y eliminación de los antiguos edificios de la Marina de Guerra, así como a la realización de un estudio en profundidad de la utilización del puerto en su conjunto. Es a partir de entonces cuando comenzó la verdadera reconversión del antiguo recinto militar para el uso comercial de tráfico de pasajeros. Así, en 1998, tras rellenarse la antigua dársena interior de Marina, se ejecutó un nuevo muelle y un nuevo atraque Ro-Ro para transbordadores en las antiguas instalaciones de la Armada, finalizado en 1999. Mientras tanto, en la zona pesquera se había ejecutado el edificio para una nueva fábrica de hielo.

Sin embargo, la creación del nuevo atraque para ferrys supuso la disminución de atraques para embarcaciones pesqueras, número que ya era escaso en zonas suficientemente protegidas de los temporales. Por ello, ante las peticiones de la Cofradía de Pescadores de Tarifa y la necesidad de diferenciar en el puerto los distintos usos a que ya era sometido, la APBA inició en 1998 la adecuación de los antiguos diques secos para crear en su lugar unas dársenas abrigadas para atraque de barcos pesqueros y de las primeras embarcaciones deportivas que venían atracando igualmente en las instalaciones del puerto en su etapa anterior. En una primera fase, ejecutada aquel mismo año, se creó en la parte este una dársena interior de 3.072 m^2 que fue habilitada para las embarcaciones deportivas. En la segunda fase, ejecutada un año después, se prolongó en 70 metros el antiguo espigón situado entre los diques secos más al oeste, con lo que, al tiempo que se dotó a la dársena creada en la primera fase de más abrigo, se crearon nuevos puestos de atraque para la flota pesquera. Además, se demolieron los otros espigones situados entre los diques secos centrales, creando para la flota pesquera otra dársena interior, de las mismas características que la creada en la primera fase.

En 2001, las actuaciones iniciadas por la APBA fueron la necesaria integración del recinto portuario y de su antiguo y opaco cerramiento con la trama urbana de la ciudad, posibilitando la adaptación del puerto a las nuevas necesidades derivadas de su futura denominación como Frontera Exterior Schengen. Entre éstas, la

ordenación del recinto portuario y zonificación por usos, estableciéndose dos áreas bien diferenciadas entre sí. Una en la zona oeste, con el uso pesquero y de reserva, y la otra al este, de uso comercial y donde se situaría la nueva Estación Marítima. Así, una vez consensuada la ordenación con el Ayuntamiento de la ciudad, se llevó a cabo la urbanización de la Terminal de Ferrys en la zona comercial que, con una superficie inicial de 19.000 m^2, debería garantizar el acceso a las instalaciones de control y al nuevo edificio de la futura Estación Marítima, cuyas obras se iniciaron también en 2001, dotando al conjunto de los servicios necesarios.

En 2002 se concluyeron las obras de urbanización de la zona comercial y se construyó el módulo de inspección de vehículos, iniciándose ese mismo año la ejecución de un nuevo cerramiento del recinto portuario que, al tiempo que mejoraba su integración puerto-ciudad, posibilitó su declaración como Frontera Exterior Schengen en 2003. Ese mismo año se concluyeron las obras de la nueva Terminal de Ferrys y de la Estación Marítima, proyectada inicialmente para acoger hasta 800.000 pasajeros al año, cifra que en pocos años se vería ampliamente superada sobrepasando todas las previsiones.

Desarrollada la ordenación en la zona comercial del puerto se elaboró la de la zona pesquera, que comprende la conexión con el área comercial a través de un vial interior que discurre por la zona donde se ubicaba el antiguo varadero y el muro que dividía inicialmente los recintos militar (ahora comercial) y pesquero. Dada la necesidad de liberar y abrir ese espacio ocupado por la rampa y varadero, y teniendo en cuenta que las instalaciones de éste eran obsoletas y deficitario en superficie, entre 2003 y 2004 se construyó también en la esquina suroeste un foso para travelift con capacidad para barcos pesqueros de mediano porte. Sin embargo, el traslado de la actividad de reparación desde el antiguo varadero a la nuevas instalaciones no pudo verificarse hasta 2013, año en el que comenzó la verdadera reordenación y transformación del recinto pesquero de Tarifa, cuyas obras siguen ejecutándose en la actualidad y culminarán con la completa integración del cerramiento portuario en la ciudad, compatibilizándolo en este caso con el Plan de Protección del Puerto aprobado por el Ministerio del Interior y que le era de aplicación a raíz de la integración de los dos antiguos recintos portuarios en uno. Para entonces, la flota pesquera ya se había reducido a más de la mitad y la segunda dársena interior destinada a dotar de nuevos atraques a las 116

embarcaciones deportivas y a acoger también actividades como el avistamiento de cetáceos o el buceo, con un movimiento de más de 70.000 pasajeros al año y cuya demanda sí ha ido creciendo auspiciada por el carácter de destino turístico que ha ido tomando la ciudad de Tarifa en los últimos años.



Atraques deportivos en el puerto de Tarifa. Vista actual.

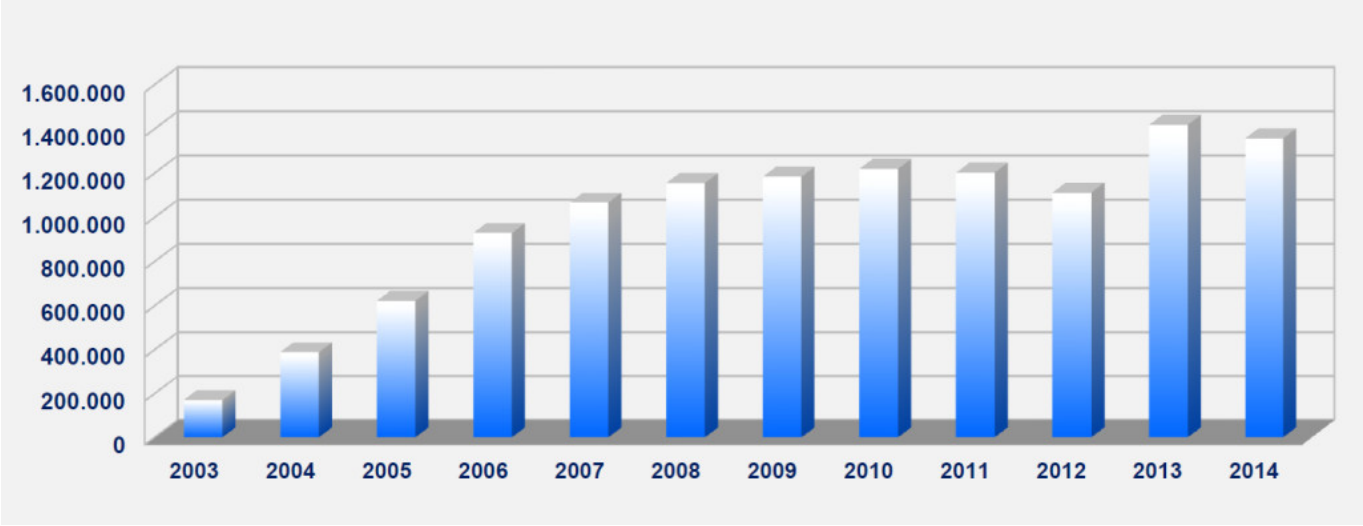
Así las cosas, desde su declaración como Frontera Exterior Schengen, el puerto de Tarifa ha experimentado tal incremento en el tráfico de pasajeros y vehículos que en menos de diez años y tras obtenerse en 2011 una declaración de impacto ambiental desfavorable al proyecto de ampliación de las actuales instalaciones portuarias planteado por la APBA, ésta ha agotado las posibilidades de ampliación de sus instalaciones tras la obligada habilitación y urbanización de la explanada exterior anexa al primer tramo del dique de abrigo y la ampliación en 2012 del edificio de la Estación Marítima, cuya capacidad se había visto desbordada y actualmente ha duplicado su superficie respecto de la construida en 2004.

La realidad actual, después de la transformación que están sufriendo las instalaciones portuarias de Tarifa, con apenas posibilidades y espacios disponibles debido al propio origen militar y pesquero del puerto, concebido inicialmente sólo como puerto de refugio, es tal que:

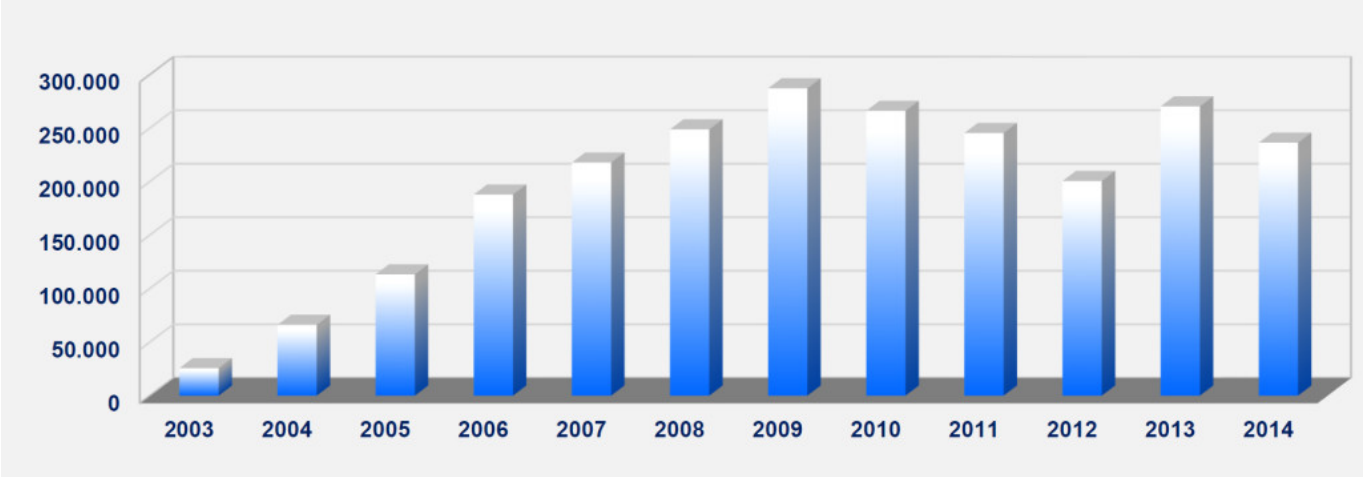
- Las limitaciones las encontramos en su capacidad en tierra, pues en la actualidad se dispone de un área de pre-embarque muy reducida, con apenas capacidad para 75-80 vehículos, y un área de espera exterior en uno de los accesos a la ciudad apenas habilitada para unos 150 vehículos, por lo que en principio el puerto no tiene capacidad para acoger a los vehículos que llegan con antelación a la hora de embarque, por lo que existe el riesgo en el caso de confluencia de los tráficos del puerto, local y el turista, de que se produzca una elevada congestión en la ciudad.
- La Estación Marítima, con un área en planta de 1.718 m^2 y edificada en dos alturas, acoge todos los servicios de atención al público, además de las oficinas e instalaciones para el control policial y aduanero.
- Actualmente el acceso al puerto de Tarifa se produce a través del viario principal de la ciudad. Los vehículos de pasaje acceden a un área de pre-embarque muy reducida, con apenas capacidad para 75-80 vehículos. En la zona de embarque los vehículos de pasaje se organizan según el atraque correspondiente.
- Dispone de dos atraques destinados al tráfico de pasajeros, con sus respectivas áreas de embarque, y uno de uso polivalente; sin embargo, la operativa de estos atraques destinados al tráfico de pasajeros no es totalmente independiente, hasta el punto que en la práctica el número efectivo es algo menor a dos. Aún más, las limitaciones en su bocana hacen que sólo pueda entrar o salir un único fast ferry al tiempo.
- La falta de abrigo suficiente, que conlleva el cierre del puerto al tráfico marítimo en los días de temporal y de mayor agitación, y la falta de espacios de aparcamiento de espera y de pre-embarque, obliga a las autoridades españolas a decretar el cierre del puerto de Tarifa al embarque de vehículos en los días en los que se prevé la mayor punta en la afluencia de vehículos de la denominada Operación Paso del Estrecho (OPE), que son desviados hacia Algeciras desde los accesos a la ciudad y antes de su llegada al puerto de Tarifa.

Con todo, la ubicación geográfica convierte al puerto de Tarifa en el referente de tráfico de pasajeros y vehículos en régimen de pasaje en el Estrecho de Gibraltar. Su cercanía y el mantenimiento de la línea marítima con el puerto de Tánger Ville permite realizar el trayecto en un tiempo inferior a tres cuartos de hora. Ello ha provocado que Tarifa sea un destino preferente para el embarque con destino a Marruecos y el complemento ideal a la oferta existente desde el puerto de Algeciras. De hecho, actualmente, Tarifa es el único puerto que mantiene conexión regular con el puerto de Tánger Ville, estableciéndose las relaciones desde Algeciras con el puerto de Tánger Med.

El puerto de Tarifa, es el más cercano del sistema portuario estatal al continente africano y cuenta con un enlace marítimo con la ciudad de Tánger utilizado por más de un millón doscientos mil pasajeros y más de 250.000 vehículos al año, lo que lo convierte en el segundo puerto peninsular en tráfico de pasajeros, tan sólo por detrás del propio puerto de Algeciras.



Estadísticas de tráfico de pasajeros en el puerto de Tarifa (2003-2014).



Estadísticas de tráfico de vehículos en el puerto de Tarifa (2003-2014).

Pese a sus claras limitaciones, siendo como es uno de los puertos españoles de interés general del Estado con menor superficie terrestre y de lámina de agua abrigada, el puerto de Tarifa se ha convertido, sin duda, en uno de los más eficientes, sino el que más, del sistema portuario español.



Vista general del puerto de Tarifa en la actualidad.

Head image: El primer tramo del dique de abrigo en construcción (c.1930).