

ALMORAIMA 43, 2012

EL PUERTO DE CRINAVIS (BAHÍA DE ALGECIRAS): PRESUNTO DELITO ECOLÓGICO GRAVE POR PARTE DE LA ADMINISTRACIÓN

Juan Manuel Ballesta Gómez. Instituto de Estudios Campogibraltares, Gibraltar Heritage Trust

Resumen

Las obras de relleno ejecutadas en aguas de Campamento y La Línea para instalaciones industriales y portuarias supusieron un presunto delito ecológico de primer grado.

Se analiza aquí el grave daño medioambiental (por contaminación marina y atmosférica) causado por los distintos entes implicados en tal depredación, la falta de reacción de las autoridades competentes y la acción razonable y razonada de la asociación “Plataforma Crinavis” así como la de otras entidades también opuestas a la consecución de tales proyectos invasores.

El capítulo titulado “Economía y política contra ecología” reflexiona sobre esta lucha de poderes y sus consecuencias sobre esta zona concreta de la bahía de Algeciras.

La conclusión a que se llega no puede ser más desalentadora: el Progreso ha vencido a la conservación de la Naturaleza, ante la indiferencia de la mayoría de la gente, de las organizaciones ecologistas informadas, de los poderes público recurridos y de los principales medios de comunicación ofertados

Palabras clave Medio ambiente, Crinavis, Bahía de Algeciras.

Abstract

The reclamation carried on Campamento and La Linea waters for an industrial and port complex means a suspected first-rate ecological offence.

It is analyzed here the serious environmental damage caused (for marine and air contamination) by different bodies involved in such an excess and the lack of reaction of the appropriate authorities and the reasonable and reasoned action of “Plataforma Crinavis Association” as well as that of others entities also contrary to the attainment of such invading projects.

The chapter entitled “Economy and Politics against Ecology” thinks on this struggle of powers and its ill effects on this specific zone of the Bay of Algeciras.

The conclusion we come to cannot be more discouraging: Progress has defeated Nature conservation, in the face of most people, informed conservationist organizations, public powers that we appealed to and the invited principal media.

Key words *Environment, Crinavis, Bay of Algeciras.*

Antecedentes

Atraídos por las facilidades dadas por los planes de desarrollo económico y social, de los que el especial para el Campo de Gibraltar destacaba por su triunfalismo y carácter de arma política, y aprovechando lo que creyeron una demanda del mercado para el transporte de gases naturales licuados, Sistemas Navales y Criogénicos S. A. (CRINAVIS) construyeron el astillero del mismo nombre en la franja litoral de la barriada sanroqueña de Campamento. “Ocupada por una urbanización de casas y chalets aprovechando la espléndida visión de la bahía, no era una zona

desierta sino plagada de palmeras, plátanos, sauces y álamos en unas masas de considerable importancia”¹. El gran rectángulo construido cubría 60 hectáreas, la mayor parte con rellenos del frente marítimo. Ello supuso la expropiación de las villas residenciales dando al mar, la devaluación de las situadas en segunda línea y la desaparición del marisqueo, de la pesca deportiva y del uso de la playa así como la interrupción del paso entre la de La Línea de la Concepción y la de Puente Mayorga. El que esto escribe, por razones de vecindad, disfrutaba de ese hábitat primigenio con la búsqueda de lombrices para cebo, crustáceos y moluscos, el uso de la caña y el flotador, la canoa, los baños y sobre todo el submarinismo. Puede dar fe de la abundancia de bodiones, doncellas, lisas, pulpos, sargos, herreras, mejillones gigantes, caracolas y estrellas de mar. Todo ello en apenas tres metros de profundidad. Bajos célebres por la abundancia de vida marina como La Zalamera, Las Dos Hermanas o Punta Mala quedaron sepultados para siempre.

Aprobada por el Consejo de Ministros en mayo de 1974, calificada de preferente obtención de ayudas y localización, presentaba suspensión de pagos en septiembre de 1978. Es decir, en tan sólo cuatro años de existencia, en los que acumuló una deuda de 2.300 millones de pesetas al Estado y 1.350 millones de pesetas a financieras y proveedores, no construyó ni un buque. El autor de este trabajo sufriría además en la economía doméstica el quebranto a causa del despido de su esposa, administrativa en la fallida empresa.

El efecto sobre el bosque submarino de fanerógamas fue mortal:

Además de sepultar el mayor roquedo natural existente en la zona interna de la bahía donde era notable la alta riqueza de fauna y flora, el material utilizado para el relleno fueron grandes piedras con una alta cantidad de material fino en su superficie. Este material fino se resuspendió y creó una lengua de turbidez que se mantuvo durante varios meses e impidió posiblemente la fotosíntesis provocando la muerte de las plantas²

A nadie escapa la importancia de las praderas marinas como: elementos reductores de la dinámica de la costa y consiguiente erosión de la misma y pérdida de playas; decantación y

estabilización de sedimentos; refugio de pequeñas especies; base de una densa y variada vida animal. Pues bien, la muerte de nuestro “alguero” acarrearía además “la de las plantas cercanas a la zona impactada, generándose una especie de reacción en cadena (...) y el sedimento dejaba de ser idóneo para un posible restablecimiento, aun mitigados los efectos directos del impacto”².

Dos décadas más tarde la situación era esta: “la casi total desaparición de la *Cymodocea nodosa* (“porreo”) que hace 30 años tapizaba amplias superficies del fondo de la bahía (...) Una de las hipótesis para explicar este fenómeno es el relleno de Crinavis”³.

Plan Especial de Ordenación de la Zona de Servicios del Puerto Bahía de Algeciras

Transmitida (1993) la titularidad del terreno y de las instalaciones a la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA), ésta incluiría tales espacios en sus previsiones de desarrollo. Alegaciones de distintos organismos y asociaciones rezaban:

- Según informe (febrero 1995) del arquitecto municipal de San Roque, “los estados de seguridad e impacto ambiental de los posibles usos de la instalación han de preservar los núcleos de población colindantes. No todos los usos de explotación son susceptibles de implantación”
- Para Izquierda Unida-Los Verdes “significará su destino a un solo uso: el industrial, que conllevará a su vez a un grave atentado contra los equilibrios medioambientales, ya de por sí bastante agredidos” (abril 1997)
- Asociación Gaditana para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (AGADEN) (abril 1997) sugería la realización de un estudio de impacto ambiental global y alegaba que “conllevaría la desaparición de importantes zonas de esparcimiento para los ciudadanos y de gran riqueza biológica”

- En vista de la devastación ocasionada por los astilleros y “debido a las nulas garantías de que hechos como éste no se vuelvan a repetir, nos oponemos rotundamente a esta ampliación”
- En los debates (verano 1997) de las barriadas sanroqueñas afectadas, los técnicos utilizaban como único argumento, para convencer a los alarmados vecinos, la creación de puestos de trabajo. Añadían tales ingenieros (presidente y director) que la actividad no sería peligrosa ni contaminante ni causaría mayores molestias a los habitantes cercanos
- Como en la memoria del Plan se justifica la ocupación masiva del frente litoral, se dice que “al no estar próxima ningún gran área metropolitana, son menos las actividades que compiten en el uso del territorio”, es por lo que el informe del arquitecto municipal de La Línea (mayo 1997) aclara que “una población cada vez más concienciada y exigente en todo lo referente a calidad ambiental se ve de este modo privada de sus derechos”
- El único criterio en contradicción con todos los anteriores y que más bien parece movido por obediencia política que por razones técnicas, razones que no expone, es el del ingeniero municipal de La Línea para el que “los beneficios que podrían reportar hace que compense lo negativo de su impacto”.

Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de infraestructuras portuarias de las instalaciones de Campamento, San Roque (Cádiz), dentro del Plan Especial de puertos dependientes de la APBA

En respuesta al cuestionario facilitado por la empresa encargada de confeccionarlo, la Agrupación de Propietarios y Residentes en la barriada linense Príncipe Alfonso y la asociación Plataforma Crinavis vinieron a señalar:

P. ¿Considera Vd. que el proyecto de actuación es necesario para la zona?

R. Tajantemente, no. Misión debe ser rehabilitar las playas y retirar los rellenos para así compensar en parte el tremendo daño producido al ecosistema. El mar, el litoral, las playas no deben pasar a manos de nadie para fines bastardos y mercantilistas. Son bienes de todos, patrimonio de la Naturaleza. No nos imaginamos ninguna razón -y mucho menos la argumentada por este Plan Especial- que justifique alterar el orden natural de las cosas. ¿Se comprometen estos señores a volver las cosas a su estado originario -retirando sus engañosas basuras- si fracasa su aventura tecnocrática?

P. ¿Qué efectos, ya sean positivos o negativos, cree que se desatarán tanto en el periodo de obras como en el periodo de funcionamiento del proyecto a corto, medio y largo plazo?

R. Ustedes mismos describen, aunque muy sucintamente, el paisaje de desolación y agresión irreversible que conllevará la ejecución de lo proyectado y la explotación del inmenso complejo portuario-industrial.

Contaminación acústica. Además de la que conlleva una obra de estas características, los vecinos del lugar habrán de sufrir estos ruidos: carga y descarga de contenedores, graneles y mercancías en general, producidos por grúas, maquinaria auxiliar, camiones, ferrocarril y otros vehículos, más los generados por los buques, remolcadores y embarcaciones menores, además de los inherentes a una zona logística (emplazada a la puerta de sus casas) como aparcamiento y lavado de vehículos, estación de servicio, megafonía exterior y otros servicios auxiliares.

Impacto visual. Grúas descomunales, fijas y móviles, torres de alumbrado y distribución eléctrica, buques, pilas de contenedores de hasta 12 metros de altura, grandes silos y otros depósitos, naves de almacenaje, reparación y servicios complementarios, terminal de ferrocarril, aparcamiento de vehículos de todo tipo y tamaño, dique flotante e inmensa explanada de asfalto en sustitución de la masa de mar.

Dinámica marina y litoral. Ustedes vaticinan claramente el efecto negativo e irreversible. No se soluciona satisfactoriamente la desembocadura del río Cachón, al estrangularse su salida al mar, poniendo en peligro las riberas en caso de desbordamiento por riadas y privando al litoral del beneficioso aporte de arena. Se verán afectados sensiblemente los caladeros (concha fina, voraces y cefalópodos) y la piscifactoría no sólo por el hurto de ocho millones de metros cúbicos de agua y

aterramiento del lugar sino por los daños colaterales para el entorno. Peligro para la seguridad de los habitantes de la zona por la proximidad de las viviendas y vía de acceso a la ciudad. Está grabada en la memoria colectiva la explosión y hundimiento de buques en el puerto de la refinería de CEPESA. También hay oposición a la manipulación y almacenaje de mercancías nocivas y peligrosas tan cerca de un núcleo urbano.

Aspectos humanos. Se degradará de tal forma la calidad de vida, que se hará casi imposible habitar el lugar considerando la cortísima distancia a la zona residencial-hotelera. La pantalla protectora y área verde prevista no resuelven el problema (porque no tiene solución) y son ridículas en proporción a los impactos que se pretenden paliar y en relación a la inversión total y a los pretendidos beneficios económicos.

Tales respuestas (octubre 1998) son el mejor exponente de la realidad y parece imprescindible conocerlas al menos en el aspecto medioambiental. Corrieron a cargo del que firma esta comunicación, entonces secretario de dichas organizaciones.

Continúan con otras consideraciones respecto a la imposibilidad de practicar pesca deportiva y deportes náuticos, peligro para el patrimonio arqueológico submarino y economía de los lugareños.

Con la declaración de Impacto Ambiental ⁴, el Ministerio de Medio Ambiente daba luz verde a la Autoridad Portuaria para el inicio de las obras. Pero éstas de hecho comenzaron tres meses antes - sin esperar a la obligada aprobación- con el vertido de áridos día y noche, siete jornadas a la semana, con ritmo desenfrenado por una flota de camiones, que levantaban enormes nubes de polvo tanto al circular por las pistas como al verter la carga. El color de la vegetación, de los cristales y de las fachadas de los edificios de las barriadas próximas era muestra palpable de la alta contaminación atmosférica. Había fechas en que -dependiendo de la dirección y la fuerza del viento- se hacía difícil la respiración y la visión ante lo que se asemejaba bastante a una tormenta de arena. Buena parte de dicho polvo caía sobre el mar. Se señala en la memoria del correspondiente proyecto la obligatoriedad de que se tomen las medidas necesarias para evitar el derrame de la carga y la formación de polvo. El EIA establece como medidas correctoras “colocar pantallas que eviten la

llegada de las partículas a las zonas pobladas y mantener la humedad del material a depositar”. No se cumplieron tales recomendaciones.

Día y noche también se utilizaron barcos para extraer arena del fondo del mar mediante succión o dragado, operaciones éstas no contempladas en el proyecto ni autorizadas, por tanto, por la resolución correspondiente. El daño a las comunidades bentónicas sería muy grave.

Con tales argumentos presentamos denuncia ante el Juzgado de San Roque, quien con la lentitud propia de la Administración de Justicia -aun cuando se tratara de un posible delito flagrante- vino a disponer: “al no aparecer debidamente justificada la perpetración de delito (...) se acuerda el sobreseimiento provisional y el archivo de la presente causa)”⁵.

El EIA y la DIA no identificaron ni describieron ni evaluaron de forma apropiada en función de este caso particular los efectos directos e indirectos sobre los cetáceos -en especial *Delphinus delphis* y *Stenella coeruleoalba*- que utilizan como criadero y comedero la zona de actuación. Por tanto, conculcan varios artículos de la directiva 85/337/CEE del Consejo Europeo. Además se incumple el Acuerdo para la Conservación de Cetáceos en el Mediterráneo (ACCOM).

La Comisión Europea vino a contestarnos en estos términos:

- “Las autoridades españolas afirman que los cetáceos raramente penetran hasta el fondo de la bahía”
- “Por su escaso valor medioambiental, la bahía no puede ser considerada como un lugar de reproducción ni zona de descanso de los cetáceos”⁶.

En contra de estos endebles argumentos está la opinión de The Gibraltar Ornithological & Natural History Society para quienes el espacio geográfico en cuestión es importante para la cría de tales especies marinas y el 75% de los delfines observados lo fueron en el área próxima a Crinavis⁷. Importante es el testimonio de una de las empresas turísticas dedicadas a que la gente pueda observar los delfines en su hábitat. Dice: “Desde 1999 hemos venido observando y registrando los

distintos mamíferos marinos que visitan la bahía. Su número parece ser razonablemente estable”. La estadística comprende delfines comunes, rayados y mulares, algunos cachalotes y tortugas.⁸ En fecha muy reciente⁹ en un muestreo llevado a cabo por la Estación Biológica de Doñana y CIRCE se han catalogado más de cuatrocientos ejemplares de delfín en la bahía de Algeciras.

Economía y política *versus* ecología

El desdoblamiento de los rellenos llevados a cabo en su día más la construcción de un dique protector exento con una longitud de kilómetro y medio -con un coste previsto entonces de treinta y dos mil millones de pesetas- significan verter al mar varios millones de metros cúbicos de tierra y hormigón ocupando trescientos mil metros cuadrados del mismo. Un inmenso rectángulo, que sitúa la línea de costa a un kilómetro de la orilla actual y que producirá -al sustituir ese gran volumen de mar por tierra- cambios climáticos perjudiciales, alteraciones peligrosas de la dinámica litoral y en la desembocadura y riberas del río Cachón y regresión de la playa de Puente Mayorga.

Sin caer en el tremendismo ni el alarmismo, con la seguridad que nos proporcionan la información y la formación atesoradas durante seis años de trabajo sobre el tema en cuestión, podemos afirmar que se trata del mayor atentado (llamémosle presunto pues no ha podido ser llevado al dictamen judicial adecuado) ecológico (y por tanto contra el propio Hombre) jamás perpetrado en nuestra ya bastante degradada Bahía.

El organismo promotor de tan desafortunado proyecto hará que los habitantes de los alrededores del complejo y las generaciones futuras tengan que asumir los problemas derivados de una actividad peligrosa y no deseada sin compensación ni indemnización alguna. El Ministerio de Medio Ambiente, contraviniendo principios básicos de las leyes medioambientales, en lugar de hacer de valedor de la disciplina que le da nombre, ha optado por un dictamen de claro apoyo al poder económico.

La reflexión y los planteamientos derivados de la problemática ecológica deberían entenderse como principios ordenadores de toda acción política incluida en un programa o un plan de actuación. El equipo de gobierno del Ayuntamiento de La Línea optó -en contra de lo prometido- por aplaudir y vender la acción depredadora que nos ocupa y preocupa. Ello bajo la indiferencia y apatía de la oposición política.

Qué lejos están unos y otros de un fuerte grado de motivación y de un compromiso personal en el respeto al entorno, entendiendo este concepto como factor integrador a tomar en cuenta al realizar cualquier actividad.

El concepto de Desarrollo Sostenible, si desea tomarse como compromiso ético, implica admitir y aceptar como límite al desarrollo todo aquello que ponga en peligro o pueda comprometer el futuro de los recursos disponibles. En el caso de Crinavis y su entorno, resulta absolutamente inaplazable iniciar un claro proceso de preservación del ecosistema todavía existente, y la recuperación en lo posible del medio ambiente natural ya deteriorado.

Toda ocupación permanente de una porción de Mar por el Hombre -caso que en Crinavis se da en alto grado- siempre acontece como una operación artificial, en su sentido de antinatural, e indefectiblemente destructiva del medio natural afectado. Y puesto que el litoral constituye un medio imprescindible para la supervivencia humana, además de tratarse de un bien muy limitado, éste debe ser protegido de forma ineludible, de modo que el eterno dilema “Industria contra Naturaleza” se resuelva siempre a favor de la segunda.

Valgan estas inéditas *Letrillas desde la orilla* como síntesis del capítulo y exponente de la triste realidad:

*Político en elecciones
e ingeniero portuario
llevan a estas situaciones
de ponernos en precario.*

*Promesas de desarrollo
y promesas laborales.
A otro primo, con el rollo
de plus valía y jornales.*

*Así, entre el politicastro
y el tecnócrata de enfrente
incrementan el catastro
a costa del medio ambiente.*

*¿Es que acaso a nuestro mar,
a la playa y al paisaje
se les puede canjear
por un plato de potaje?*

*Cambalache, mercadeo,
fin de la Naturaleza.
Nos vendió el politiqueo
a cambio de una promesa*

*No queremos más basuras
ni tampoco más relleos
ni correr más aventuras
ni de propios ni de ajenos.*

Conclusión

El EIA concluye:

“Considerando la totalidad de las actuaciones del proyecto de ampliación de las Instalaciones de Campamento, tanto en su fase de construcción como en la de funcionamiento, cabe concluir que **carecen de elementos significativos de generación de impacto, considerándose por ello el Impacto Ambiental Compatible con el medio receptor**”¹⁰.

Frase lapidaria ésta a colocar, a modo de epitafio, en la otrora idílica playita del “Príncipe Alfonso” donde el río Cachón quiere tocar la, antaño bella, Bahía.

Las respuestas dadas -además de por las instituciones ya señaladas- por otros órganos del Estado y de la Administración como SAR el príncipe Felipe, Ministerio de Medio Ambiente, Defensores del Pueblo Andaluz, del Estado Español y del Pueblo Europeo, y Ayuntamientos de San Roque y La Línea fueron siempre contrarias a nuestras justas reivindicaciones. No más alentadoras lo serían por parte de organizaciones ecologistas de la talla de National Geographic Society, Greenpeace, WWF, UNEP/MAP, Stop Disasters, REMPEC, Mediterranean SOS Network, CMS y Whale & Dolphin

Conservation Society. Incomprensible resulta la no respuesta de los directores de los tres principales diarios (*ABC*, *El País* y *El Mundo*), a los que se ofertaba (octubre 2002-enero 2003) todo nuestro material disponible para que uno de sus periodistas de investigación le diera difusión.

Notas

(1) LOZANO MALDONADO, José María: *El desarrollo del Campo de Gibraltar*, Málaga, Caja de Ahorros de Ronda, 1983, pág. 337.

(2) SÁNCHEZ MOYANO, J. Emilio y otros: “Las praderas submarinas de la bahía de Algeciras”, Laboratorio de Biología Marina, Palmones (Los Barrios), Universidad de Sevilla, 1997?, sin págs.

(3) GARCÍA GÓMEZ, José Carlos (dirección): *Proyecto de Investigación Biológica “Bahía de Algeciras” (1991-1995)*, Laboratorio de Biología Marina, CEPSA, 1995, pág. 21.

(4) BOE, nº 311, de 28 de diciembre de 2000.

(5) Juzgado de Primera Instancia e Instrucción nº 2, diligencias previas nº 823/2002, San Roque, 7 mayo 2003.

(6) Comisión Europea, Dirección General Medio Ambiente, expediente de queja 2001/4533, Bruselas, 19 julio 2002.

(7) GONHS, *Almoraima*, 19 (1997) y 23 (2000).

(8) NASH, Graham y Dolphin Bay Cruises: “Record of cataceans in the Bay of Algeciras for the year 2001”, La Línea, marzo 2002.

(9) *Área*, (12 abril 2011).

(10) APBA: “Instalaciones Portuarias de Campamento. EIA. Proyecto de Ampliación”, San Roque, agosto 1999, pág. s/n.

Ilustraciones

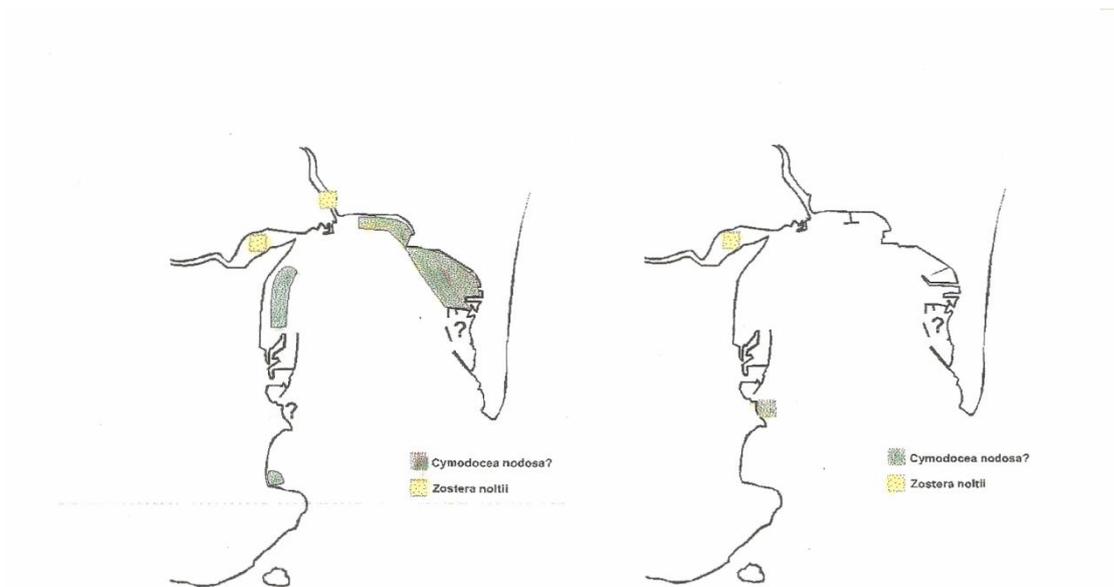


Figura 1: Distribución de las praderas hace treinta años (Fuente: comunicación personal de varios testigos).

Figura 2: Situación actual de las praderas (Fuente: observaciones personales).

(Laboratorio de Biología Marina, Palmones. Universidad de Sevilla: “Las praderas submarinas...”)



Primera fase de rellenos (Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras: folleto publicitario)



Composición virtual de los rellenos y escollera exenta (APBA: Portada de “Estudio Impacto Ambiental”)



Vista en planta del total ganado al mar (APBA: “Memoria proyecto infraestructuras portuarias...”)