



EL PUERTO DE CÁDIZ

OBJETO DE INTERVENCIÓN SOSTENIBLE

GRUPO PROPUESTAS

PLATAFORMA EN DEFENSA DEL METAL Y LA REINDUSTRIALIZACIÓN DE LA BAHÍA

Indice de Documento

1. Introducción
2. Antecedentes y situación actual.
3. Impacto sobre la evolución socio-económica de la Zona.
4. Estructura productiva agrícola y vitivinícola.
5. Actualidad del Puerto Bahía de Cádiz.
6. Impacto Económico
7. Conclusiones.
8. Propuestas

1. Introducción

El idilio de Cádiz con el mar es tan antiguo como su propia historia, que presume ser la ciudad decana de Occidente. Por el mar de Cádiz, arribó y partió el esplendor de una urbe marinera y mercantil que, desde los Tartesios y Fenicios, hace ya más de 3000 años, con su exportación al Mediterráneo y costas inglesas del bronce, gracias a la fusión del cobre y el estaño que inventaron, pasando por romanos con el tráfico de Garum, aceites, vinos y atunes y continuando con cartagineses, visigodos y andalusíes que prosiguieron con la actividad marítima, hasta el fulgor de los siglos XVI hasta mediados del siglo XX, como Puerto emblemático con las Américas, la ciudad y el comercio de Cádiz, nunca perdió sus orígenes comerciales y de progreso, vinculados siempre al mar y a su tráfico marítimo.

El mar sirvió de arma de resistencia allá por 1812 cuando las Cortes Generales promulgaron en Cádiz la primera Constitución del país, con la que se conquistaron derechos tan elementales como el sufragio universal, la soberanía nacional, la separación de poderes, la abolición de la Inquisición, la libertad de imprenta y de industria, entre otros.



IMAGEN 1: Promulgación de la Constitución 1812. Salvador Viniegra.

Muchísimo antes de aquel crucial momento, en la que Cádiz fue la capital de España, entonces y ahora, la ciudad gaditana se sirvió de la situación estratégica de su puerto, del evidente servicio logístico del

mismo y del carácter abierto y universal de sus habitantes para además de sobrevivir, renacer.

En 1812 no sólo se sentaron las bases del Estado de Derecho, sino que también las autoridades comenzaron a plantearse la necesidad de mejorar las infraestructuras portuarias. No en vano, según estudiosos y conocedores de Cádiz y el mar, sostienen que en 1812 entraron y salieron del muelle gaditano 1317 buques. Muchísimos más de los que se contabilizan actualmente.

También habría que resaltar que, en Cádiz, se concentró la Casa de la Contratación en el siglo XVIII, concretamente desde el 12 de mayo de 1717 hasta el 18 de junio de 1790, en la que el rey Carlos IV mandó a suprimirla. Cabe suponer la cantidad de tráfico marítimo que entraba y partía de Cádiz. Sin embargo, fue a principios del siglo XIX, con el emblemático 1812, cuando las autoridades comenzaron a plantearse la necesidad de mejorar las infraestructuras portuarias, pues sólo contaba con precarios equipamientos.

También, bajo el paraguas de la celebración de la Constitución de 1978, en el año 1902, se constituye la Junta de Obras del Puerto, fraguando las bases de la actual Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, que aglutina las dársenas de Cádiz, Zona Franca, La Cabezuela-Puerto Real, El Puerto de Santa María y Puerto Sherry.

Probablemente, ni el ayer, ni el hoy, ni el mañana de Cádiz serían el mismo sin su puerto. Por eso a quienes les han encomendado la tarea de gestionar el dominio público portuario les pesa la responsabilidad de tomar las decisiones adecuadas para no embargar la potencialidad del puerto como creador de empleo y riqueza, sino embarcar en la nave correcta y responsable que sitúe a la ciudad de Cádiz en el lugar que, históricamente, le corresponde, se merece y necesita. No se puede dar las espaldas al mar, que representa nuestro mayor recurso.

2. Antecedentes y situación actual.

Cádiz fue comercio y puerto marítimo y como consecuencia, “emporio del orbe”, donde todo se compraba y revendía; cuando su comercio bajó, la ciudad dejó de ser ciudad. Así fue en los tres siglos ; XVIII, XIX, y parte del XX.

Desde mediados del XX hasta la actualidad los puertos de la Bahía de Cádiz, que son competencia de la Autoridad Portuaria, y el puerto de la capital en particular, han tenido que lidiar con la competencia de Sevilla, Huelva, Algeciras, y ahora Tánger Med.

El Puerto de Cádiz ha llegado a estar en situación crítica de pervivencia, pero en estos dos últimos años se ve el horizonte con más optimismo.

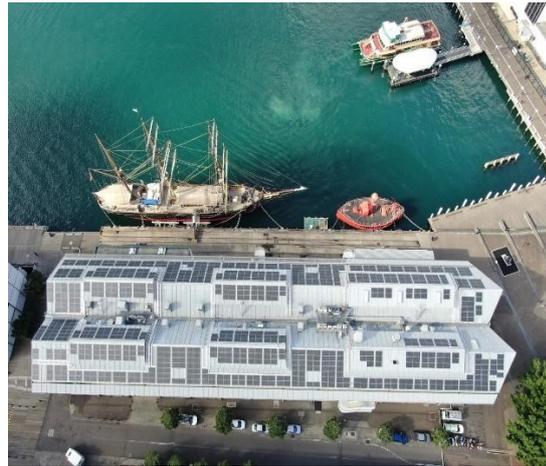
No obstante, el traslado del tráfico de TEUs a la nueva terminal de contenedores supondrá una transformación social, económica y urbanística importante para la ciudad, con una transformación de su litoral marítimo, como ha ocurrido en otras ciudades portuarias, el ejemplo de Málaga o de Bilbao. La reversión del Estado y la Autoridad Portuaria de esos terrenos liberados de la anterior terminal para la ciudad, supone una oportunidad de regeneración urbana sin precedentes.

La llegada de un operador portuario, Boluda, compañía española concesionaria de los suelos de la primera fase de la nueva terminal, representa el inicio de actividad portuaria en este relleno



IMAGEN 1: EMPRESA BOLUDA

El Plan de Empresa de la Autoridad Portuaria pretende realizar diversas inversiones relacionadas con energías renovables, incluso ya algunas con licitación en marcha. El alumbrado exterior completo con LED y la instalación de plantas fotovoltaicas en todos los edificios, talleres y lonja de Cádiz, deben ser objeto de urgente actuación. También se hace necesaria la alimentación eléctrica, por medio de energías renovables, a los distintos cruceros que atracan en el Puerto, para así evitar el alto grado de contaminación en el casco histórico que provoca quemar combustible marítimo.



IMAGENES 2 Y 3: APLICACIONES FOTOVOLTAICAS EN PUERTOS MARÍTIMOS.

También se deben solventar urgentemente las inundaciones provocadas en el pasado en la conexión de tránsito subterráneo bajo la zona de los astilleros, un enlace que permitirá el tráfico de camiones para darles salida al nuevo puente y autopista. La regularización de los vertidos de la actividad portuaria, hasta la fecha incontrolados, uniendo sus aguas residuales al colector que va a la estación de bombeo de la Martona y desde allí a la depuradora de Cádiz - San Fernando, es otra obra ineludible. La tan esperada conexión del tren con el Bajo de la Cabezuela, con 25 años de espera, parece ser por fin que va a ejecutar.



IMAGEN 4: RENOVABLES EN EL PUERTO DE HAMBURGO

La unión e integración del puerto con la ciudad de Cádiz es por todo lo expuesto un objetivo fundamental de ordenación urbanística de la ciudad.

La Zona Franca de Cádiz tiene asimismo espacio portuario, por lo que no puede quedar al margen de esta regeneración urbana, poniendo fin al actual chabolismo industrial y atrayendo empresas tecnológicas solventes.

El proceso participativo para diseñar los usos de las 30 hectáreas liberadas de tráfico portuario junto al muelle Reina Sofía se desarrolló hace más de dos años con buena participación, promovido por el Ayuntamiento y la Autoridad Portuaria, y conducido por la Universidad de Cádiz. Las conclusiones de ese espacio de encuentro y debate no fueron respetadas en las propuestas de los escenarios (A, B y C). En concreto, los que participamos en los debates concluíamos como no deseables los usos residenciales (ahora disimulados como dirigidos a viviendas sociales y de oferta universitaria), los edificios icónicos (artefactos arquitectónicos llamativos), ni tampoco los usos que vinieran a competir con ofertas culturales y de ocio ya presentes en la ciudad.

La intermodalidad prevista en los modos de transporte, con la llegada del tranvía y del carril bici, casa mal con la implantación de aparcamientos en superficie para coches, propuesta del todo insostenible para el auténtico *cul de sac* que representa el paseo Pery Junquera.

Las fortalezas del puerto de Cádiz estriban en su posición geográfica, su complementariedad, su diversificación y su especialización, cualidades que sin embargo no garantizan un crecimiento de tráfico continuado, ni la posibilidad de competir con puertos mayores como Algeciras o Tanger Med. Con 22 hectáreas disponibles en la nueva terminal de contenedores, ampliables a 16 Has. más, existe una oportunidad excelente para ofrecer equipamientos sostenibles, realistas y que aseguren un tráfico portuario libre de cargas ambientales.

Zonas verdes, espacios para el paseo y el esparcimiento, actividades productivas ligadas a la náutica, plataformas de investigación, centros tecnológicos enfocados a la economía azul, museos que carecen en la ciudad como el naval, histórico del puerto de Cádiz, de las marismas, salinas y esteros de la Bahía, o de la Casa de la Contratación, entre otros, las instalaciones de suministro eléctrico a buques, aerogeneradores y paneles fotovoltaicos, son bienvenidos. Auditorios, anfiteatros, palacios de congresos, edificios emblemáticos, viviendas y núcleos residenciales, no. También apostamos por derruir la actual nave dedicada a "Gimnasio", que tanto contrasta y contrastará, aún más, con el nuevo acoplamiento entre ciudad y puerto. Los "edificios emblemáticos e icónicos" han demostrado en muchos casos ser metáforas petulantes e inservibles, con inversiones además ruinosas.

La propuesta estrella de la Autoridad Portuaria, la "posibilidad de crear espacios de integración urbana con el consiguiente desarrollo de nueva actividad comercial y empleo", lo que en el fondo significa es dedicar parte de este "área de oportunidad" a un pretendido uso recreativo, que -en caso de que se consolidara- no crearía nuevos empleos, sino que significaría el cierre de otros establecimientos comerciales pero situados en el casco antiguo. En ningún caso se trata de una operación altruista "para disfrute por parte de la ciudadanía", sino de una operación de recalificación urbanística, para proporcionar a la Autoridad Portuaria unos ingresos a corto plazo que aminoren el fortísimo endeudamiento que sufre. La contumacia en ofrecer usos residenciales va enfocada en el mismo

sentido. El Cluster Marítimo Marino de Andalucía, que pretende promocionar la cooperación en materia de innovación, investigación y tecnología, está llamado a instalarse aquí. Es la triple hélice (Universidad, Administración y Empresa) la que tiene que tirar del carro.

En definitiva, necesitamos que “el muelle-ciudad se ordene de forma que propicie una suave transición entre el Casco Antiguo y los muelles”, como aspira (sin conseguirlo) el plan de modificación de usos portuarios de Cádiz.

La nueva infraestructura diseñada, representará mucho más que un revulsivo económico para el propio puerto y su entorno. El flamante proyecto, que pronto se pondría en marcha, se concibió con un nuevo espíritu de obra portuaria, donde además de la eficiencia técnica, se plantearon objetivos ambientales, así como de desarrollo socioeconómico y tecnológico y con un necesario y crucial de la unión del puerto con la ciudad.

Permitiría, además, separar definitivamente el tráfico de pasajeros del de mercancías, juntos ahora por problemas de espacios. Las necesarias inversiones que complementaban a la nueva terminal de contenedores son las siguientes:

- Dragado de profundización del canal de navegación a 15,00 – 15,50 m. de calado en BMVE. Actualmente el canal tiene un calado de 13,00 m. en BMVE
- Acceso ferroviario a la Terminal. Por parte de la Administración Ferroviaria ADIF está previsto construir este año el cruce a nivel de la Avenida de Astilleros, desde la red general de la Estación de Cádiz hasta el borde de la zona portuaria. Posteriormente la Autoridad Portuaria tendría que ejecutar el ramal ferroviario que, atravesando las instalaciones de Navantia, llegará hasta la Terminal de contenedores y el haz de vías para dar servicio a la propia Terminal. El presupuesto estimado es de unos 5 – 7 millones de euros.

El traslado de los contenedores permitirá separar definitivamente el tráfico de pasajeros del de mercancías y concentrar el tráfico de cruceros en la dársena comercial, lo cual llevará a la construcción de una tercera terminal de cruceros.

Al mismo tiempo, se abre una nueva era en las relaciones del puerto con la ciudad, al permitir planificar una serie de actividades y equipamientos que favorezcan la simbiosis entre el puerto y la ciudad de Cádiz, en una superficie hasta ahora ocupada por el tráfico portuario.

El desarrollo urbanístico de la zona Pascual Pery, que dispone de 250.000 m², supone la relación más importante entre puerto y ciudad durante décadas, que deja de ser una oportunidad para convertirse en una realidad: una pieza importante en la

terminación urbanística del casco Antiguo, y de la mejora de las condiciones sociales, ambientales y económicas del mismo.



IMAGEN 2: Ejemplo integración Puerto Ciudad en Kaohsiung, Taiwán.

3. Impacto sobre la evolución socio-económica de la Zona.

La actividad portuaria es esencial para entender la evolución socio-económica de este espacio, pues su posición atlántica y la fácil conexión con el interior peninsular a través del Valle del Guadalquivir, aunque sería necesario incorporarse al futuro corredor del Mediterráneo, en su conexión con Sevilla, le han conferido un valor estratégico en las relaciones marítimas. Así, tanto la actividad estrictamente portuaria como la relacionada con la misma, construcción de barcos o de defensa, han constituido el motor y razón de ser de la mayor parte de los municipios analizados hasta fecha reciente. La actividad portuaria favoreció, además, el establecimiento de grandes manufacturas de carácter estatal como tabaco, armamento o astilleros, conformando un tejido industrial y comercial inusual en la región. El crecimiento y expansión de este tejido se mantuvo hasta la segunda mitad del siglo XX.

Lamentablemente, la economía de la Bahía está sujeta a un mal llamado proceso de reconversión, ya que el desmembramiento del histórico y productivo sector naval de la Bahía, la desaparición en los últimos 30 años de sectores industriales tan emblemáticos como la Pesca y sectores auxiliares de ella como la Lonja, la reparación de embarcaciones, frigorífico, etc, y la desaparición también de Delphi, Tabacalera, San Carlos (dedicada a la

fabricación de motores, calderas y otros productos del sector naval) Gadir Solar, Visteon, Navalips, Iberica Aga, etc, etc, demuestran que este proceso no ha significado una verdadera reconversión industrial, sino una evidente desindustrialización de la Bahía. Pese a la dureza de este proceso de destrucción industrial, la Bahía constituye uno de los principales tejidos industriales de la región, sólo hace falta que las distintas Administraciones apuesten por ello. Y devuelvan a la Comarca gaditana lo que se le ha sustraído en estos últimos años.

Todo lo anterior demuestra que existe una simbiosis entre el Puerto Bahía de Cádiz y su tejido industrial. Si cae este, lógicamente que el Puerto se reciente, pero si es este el defenestrado, también perjudicara ostensiblemente a la industria de la Zona. Desgraciadamente es lo que está ocurriendo en estos momentos.

Las políticas de “reconversión industrial” ejecutadas en la Zona, han tenido considerables y desastrosas consecuencias en la socio-economía de la Bahía.

También existen otros sectores de la Comarca muy ligados al Puerto, como pueden ser, en Jerez de la Frontera, el bodeguero y el sector agrario de su campiña especializadas en cultivos como la remolacha, el algodón o los cereales entre otros. Y que complementan la estructura industrial agroalimentaria con la presencia de importantes fábricas azucareras. Existen, además, industrias pequeñas y medianas en otros ramos como el de harinas, confitería industrial y los productos lácteos y cárnicos.

Desde el siglo dieciocho a la actualidad se han producido numerosos procesos de industrialización, no siempre vinculados con los recursos naturales y usos primarios del territorio. La Bahía de Cádiz conoce un desarrollo industrial y comercial muy temprano, vinculado a su condición de metrópolis en el "Comercio de Indias" y de emplazamiento defensivo estratégico en el contexto peninsular. Las industrias militares y navales llevan varios siglos implantadas en la zona, y han creado un marco o contexto productivo y laboral que han atraído a otras actividades productivas. Pero en todo este progreso o esplendor, no hubiese sido posible sin el crucial apoyo logístico del Puerto de Cádiz.

Nadie puede dudar de que la actividad portuaria siempre favoreció el establecimiento de grandes manufacturas de carácter público y privado, que conformaron el tejido industrial y comercial de la Comarca. Pero, si el Puerto sufriera un abandono, por parte de la Administración, indudablemente que repercutiría sobre el futuro relanzamiento del tejido industrial de la Bahía y de la Comarca.

En la actualidad, la decadente economía de la Bahía debe estar sujeta a un proceso de recuperación, transformación y nuevas tecnologías, La estructura productiva del área metropolitana Bahía de Cádiz se caracteriza, como históricamente se demuestra, por el aprovechamiento de sus grandes recursos naturales y endógenos, nunca se puede dar la espalda a ello, y por el obligado relanzamiento de las energías renovables. La climatología de la Zona lo favorece aún más. Por un lado se encuentran las actividades primarias y terciarias tradicionales, es decir, el puerto, la pesca, la importante puesta en valor de nuestras salinas, fangos, esteros pesca artesanal etc., y el comercio. Por otro lado, se encuentran las actividades manufactureras o las terciarias más modernas, entre las que destacan los astilleros, la producción de energías renovables y el turismo. Y, por supuesto, nuestras históricas Construcciones Aeronáuticas (Airbus).



IMAGEN 3: Instalaciones de Energías Renovables en el Puerto de Hamburgo.

Para el relanzamiento de las actividades productivas en la Bahía de Cádiz, si bien no es posible disponer de un parque tecnológico especializado en las distintas actividades de la Bahía, que sería lo ideal, al menos debe potenciarse el Clúster naval-aeronáutico, implantar otro para las energías renovables y un tercero para el buen y eficaz desarrollo del rico recurso que puede desarrollarse en nuestras marismas, salinas y esteros, distribuidos a lo largo de toda la Bahía. Es fundamental y necesario las orientaciones productivas más asociadas a la incorporación de nuevas tecnologías y al creciente peso de las actividades de I + D+i. De ahí la importancia de las distintas escuelas de formación que se solicitan en las Propuestas.

4. Estructura Productiva Agrícola y Vitivinícola.

La agricultura andaluza en general, y la de los espacios analizados en particular, tiene dos partes muy diferenciadas. Por un lado, se encuentra una parte que cada vez se encuentra más en “fuera de juego” y que subsiste debido a las subvenciones de la UE. En este grupo se encuentran los cultivos de cereales, girasol, algodón y viñedo. En la otra parte se encuentran las denominadas “nuevas agriculturas”, muy competitiva, pero con diversos problemas de vulnerabilidad. La división regional del trabajo en Europa reserva al sur un modelo de agricultura mediterránea intensiva de cultivos “forzados”. Frente a las agriculturas del norte, centradas en cultivos industriales, carne y leche, la especialización agraria andaluza viene dedicándose cada vez más a la "fabricación" de productos hortofrutícolas, dentro de una "agricultura forzada", hipertensiva en el uso de energía, recursos naturales (en especial el agua), capital y trabajo, que aprovecha la flexibilidad y la capacidad de adaptación de la explotación familiar y la disponibilidad de mano de obra inmigrante. Esta especialización ha provocado que en el territorio andaluz se localice a principios de siglo XXI aproximadamente la tercera parte de la producción de hortalizas del total producido en la UE (Moreno, I. y Delgado, M., 2002).

Estas transformaciones estimulan una creciente "racionalización" de las explotaciones agrarias, con incidencias sociales y medioambientales de gran relieve. En lo social, esa "racionalización" y "modernización", medida por el ritmo de crecimiento de la productividad, se ha mantenido muy elevado en las últimas décadas, siempre a costa de una intensa reducción del empleo. En lo medioambiental, las repercusiones de las nuevas relaciones establecidas entre agricultura y naturaleza puede resumirse para el caso andaluz en problemas como los procesos de erosión y mineralización de los suelos, la contaminación de aguas superficiales y acuíferos, la reducción de parajes naturales y zonas húmedas o la deforestación.

En la zona específica de la Bahía (los municipios de Cádiz, San Fernando, Chiclana, El Puerto de Santa María y Puerto Real), el peso relativo del sector primario desde el punto de vista productivo resulta limitado. Sin embargo, tiene una fuerte incidencia en la organización de la aglomeración tanto por su papel de inhibidor del desarrollo urbano como por servir de soporte para garantizar el reconocimiento del territorio, la protección del paisaje y la calidad ambiental del conjunto.

Los distintos ambientes marinos han sido objeto de aprovechamientos primarios seculares. Una tercera parte de la Bahía son marismas transformadas dedicadas tradicionalmente a la actividad salinera. La crisis de la actividad salinera de mediados del siglo XX ha ido acompañada de la emergencia de la acuicultura, que también sustituye a la pesca artesanal de estero.



IMAGEN 4: Salinas Esteros Parque Natural Bahía de Cádiz.

Por otro lado, se ha producido una pérdida de viñedo en las áreas de campiña. Esta circunstancia ha dado como resultado la rápida transformación en áreas parceladas con fines urbanísticos, al margen del planeamiento, con los consiguientes problemas sobre el medio ambiente, incidencia negativa en el paisaje y presión sobre las infraestructuras.

Las escasas zonas en regadío existentes son las más estabilizadas en el uso y de mayor productividad. Los ámbitos que mantienen este tipo de explotación son los Llanos de Guerra (Puerto Real) con aprovechamiento del acuífero, y la campiña de bujeos, es decir de secano, en El Puerto de Santa de María que forma parte de los riegos de la Costa Noroeste.

En el medio rural de la Costa Noroeste de Cádiz se produce en los últimos años una importante transformación de la actividad agrícola que ha dado como resultado la coexistencia de la agricultura tradicional (viñedo y cereal) junto a amplias superficies ocupadas por cultivos en regadío (agricultura intensiva y mecanizada). Los cambios han consistido principalmente en la sustitución de parte de viñedo por una agricultura intensiva bajo plástico donde la flor cortada y las diversas hortalizas son los principales cultivos. Esta agricultura es altamente productiva y hace uso de sustancias químicas, plásticos y gran cantidad de agua para riego. Todo esto ha motivado que por un lado exista una agricultura tradicional basada en la horticultura en navazos, y por otro una nueva horticultura y floricultura forzada y en invernaderos.

La costa noroeste de Cádiz se encuentra entre las localizaciones de las "nuevas agriculturas" andaluzas. La producción se concentra en terrenos ecológicamente muy vulnerables y bajo fuertes limitaciones de agua y suelo, que han sido forzadas por el uso de nuevas tecnologías e innovaciones en un denso entramado productivo en el que predominan de forma casi absoluta las pequeñas explotaciones familiares, aunque con tendencia al uso cada vez mayor de fuerza de trabajo asalariada.

La implantación y consolidación del aprovechamiento agrícola, aunque cuenta con numerosos actores a su favor como son las buenas condiciones climáticas y edáficas del territorio, diversidad de productos, alto nivel de tecnificación, elevado nivel de producción y rentabilidad, amplia dotación de zonas regables, etc. Estas circunstancias hacen que esta actividad pueda consolidarse como un sector sólido, motor fundamental de la economía comarcal. Sin embargo, esta actividad también establece fuertes repercusiones y exigencias al territorio. En primer lugar, exige enormes requerimientos hídricos para garantizar el riego continuo de las miles de hectáreas puestas en regadío. En segundo lugar, esta actividad genera volúmenes considerables de plásticos y residuos orgánicos agrícolas, que plantean la necesidad de ser recogidos y transformados con el objeto de conseguir su eliminación e impedir que se generen impactos visuales. En tercer lugar, el deterioro de la calidad ambiental y paisajística causada por la implantación espontánea y sin ordenación previa esta agricultura intensiva y muy tecnificada que se plasma en la presencia de vertidos difusos y en la percepción de un desorden generalizado en cuanto a la implantación de usos y actividades. Por último, existen mayores exigencias de dotaciones, instalaciones de servicio e infraestructuras (motivadas en parte por la alta accesibilidad requerida por este sistema productivo) que no han sido resultas y que ha planteado tensiones en el territorio.

En relación con otros subsectores económicos primarios, la pesca y las producciones derivadas ha sido un aprovechamiento relevante en la zona. En Trebujena existe una cooperativa que comercializa la pesca obtenida en el Guadalquivir; el puerto de Bonanza de Sanlúcar es el tercer puerto pesquero de Andalucía. Sin embargo, se produce el estancamiento del sector pesquero en unos esquemas artesanales con modesta introducción de nuevas técnicas de producción (acuicultura).

Las actividades agrícolas tienen más arraigo en el Marco de Jerez que en el resto de las áreas económicas y territoriales analizadas. Además de la tradicional actividad vitivinícola, tanto los cereales como otros cultivos industriales y productos hortofrutícolas tienen que ser tenidos en cuenta a la hora de configurar el perfil agrícola de la Campiña Jerezana. En el municipio han funcionado dos fábricas azucareras de una empresa multinacional que transformaba la producción de remolacha de la provincia. En 2008 deja de funcionar una y la otra se ha remodelado y ampliado para refinar remolacha procedente de Andalucía y del Tercer Mundo.

La principal especialización productiva de Jerez es la industria alimentaria vinculada a la actividad vitivinícola. Esta actividad también destaca en las localidades del Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda. En todas estas localizaciones ha generado una industria auxiliar de cierta importancia. El sector agroindustrial es especialmente importante y muy dependiente de la producción vitivinícola, la cual supone más del 30% del empleo del sector secundario. En esta industria hay que añadir a parte la transformación de vidrio, papel y corcho.

Además de Jerez, pertenecen a este complejo agroalimentario Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María y Rota. No obstante, es en Jerez y el Puerto donde se concentran las empresas productoras de finos y brandy. Más de la mitad de las industrias se localizan en el término municipal de Jerez.



IMAGEN 5: Viñedos Uva Palomino de la comarca de Jerez.

Pertenecen a él un conjunto de 120-140 empresas, de las que 90 son bodegas de elaboración (o crianza o expedición) de los diferentes productos finales (jerez, manzanilla, vinagre y brandy) y el resto constituyen proveedores, bodegas de producción y empresas afines e industria auxiliar. Emplean unas 15.000 personas. Facturan sobre los 650 millones de euros, de los que el 70% corresponde al brandy y un 25% a los vinos de Jerez y Manzanilla. La mayor parte de las bodegas son pequeñas.

5. Actualidad del Puerto de la Bahía de Cádiz

5.1. Superficies y usos

El Puerto de la Bahía de Cádiz puede considerarse un puerto mediano dentro del Sistema de los Puertos de Interés General del Estado. El dominio público portuario, competencia de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, ocupa una superficie de 4.185.514 m² (datos a julio de 2015). La distribución de las superficies y usos en los diferentes términos municipales es la siguiente:

Cádiz	1.060.473 m ²
Zona Franca	181.241 m ²
La Cabezuela Puerto Real	1.643.329 m ²
El Puerto de Santa María	1.028.113 m ²
Puerto Sherry	242.725 m ²
Faros	29.633 m ²
Total	4.185.514 m²

En estos datos no se encuentran incorporados los terrenos ganados al mar correspondientes a la Nueva Terminal de Contenedores de Cádiz.

De esta superficie total, son concesionables el 72% y de ellos se encuentran concesionados el 65%. La zona portuaria de La Cabezuela-Puerto Real se encuentra concesionada al 70%, lo que nos da una idea del desarrollo actual de la zona portuaria. En el dominio público portuario se encuentran otorgadas 370 concesiones y autorizaciones correspondientes a 254 empresas, representando el 40% del volumen de negocio del Puerto de la Bahía de Cádiz.



IMAGEN 6: Naves Logísticas en Muelle de Cabezuela.

Los usos diferenciados por dársenas son los siguientes:

Dársena de Cádiz.

- * Comercial - Contenedores.
- * Comercial Ro-Ro: Canarias y Marruecos.
- * Pesquero - Comercialización.
- * Polivalente: locales elaboración, congelados, etc... □ Industrial Naval (Navantia).
- Comercial - Pasajeros Bahía. - Pasajeros Cruceros.
- Náutico - Deportivo.
- Actividades Económicas: ocio y esparcimiento (Relaciones puerto-ciudad: Pascual Pery y Muelle Ciudad).

Dársena Zona Franca.

- Comercial - Portuario.
- Náutico - Deportivo.

Dársena Cabezuela-Puerto Real.

- Industrial - Off-Shore (Dragados). - Naval (Navantia).
- Comercial - Portuario: Graneles Sólidos. Graneles Líquidos.
- Logística - Almacenaje y Producción.

Dársena de El Puerto de Santa María.

- Margen Izquierda: o Comercial Polivalente.
- o Pesquero - Comercialización.
- Polivalente Acuicultura. Náutico Deportivo.
- o Actividades Económicas: ocio y esparcimiento (Relaciones puerto-ciudad: Actuación AA-1) □ Margen Derecha: o Náutico - Deportivo.
- o Actividades Económicas: ocio y esparcimiento (Relaciones puerto-ciudad).

5.2. Tráfico Portuario.

Con respecto al tráfico portuario, resaltar que todos los tráficos son importantes para el Puerto de la Bahía de Cádiz y para su entorno. En el año 2014 se alcanzaron las 3.543.330 Tn, con un tráfico de buques de

996. Las toneladas por tipo de mercancía más relevantes fueron las siguientes:

- Graneles sólidos: 1.659.000 Tn. entre los que destacaron los cereales y harinas, azúcar, Clinker y piensos.
- Graneles líquidos: 157.509 Tn.
- Mercancía general: 1.449.000 Tn.
- Tráfico Ro-Ro: 734.888 Tn.
- Contenedores: 85.462 TEUs y 614.000 Tn.

En cuanto a la distribución geográfica del tráfico de los diferentes muelles, por La Cabezuela-Puerto Real se manipula el 54,10%, por Cádiz el 41% y por la Zona Franca el 4,32%.

Con respecto al tráfico de cruceros, en 2014 se contabilizaron 279 escalas, que trajeron 381.000 pasajeros, colocando a Cádiz en el sexto lugar a nivel nacional de cruceristas y quinto en escalas.

La pesca fresca manipulada 13.653 Tn, quinto puesto del sistema portuario a nivel nacional.

La generación de recursos económicos del Puerto de la Bahía de Cádiz en los últimos años tiene los siguientes porcentajes de participación por tráficos:

- 36% - 39% concesiones y autorizaciones.
- 22% - 16% graneles sólidos.
- 12% - 13% cruceros turísticos.
- 8% - 12% tráfico ro-ro.
- 7% - 8% contenedores lo-lo.
- 5% - 7% mercancía general convencional.*
- + 2% - 5% pesca.

5.3. - Áreas de desarrollo del Puerto.

- Contenedores: La nueva Terminal de Contenedores de Cádiz, tiene una superficie, en su primera fase de 22,6 Ha, 589,50 ml de muelle y 16 metros de calado.

En esta primera fase se pueden alcanzar los 450.000 TEUs. Esta infraestructura se considera de vital importancia para la revitalización del Interland del Puerto de la Bahía de Cádiz.

- Comercial Ro-Ro: La dársena Comercial de Cádiz dispone de una zona dedicada al tráfico Ro-Ro. Actualmente este tráfico se encuentra ligado al tráfico Canario, habiendo desaparecido el tráfico que se mantenía con Marruecos.

El actual reto se encuentra en recuperar el tráfico de Canarias disminuido por la nueva competencia de Sevilla y Huelva, potenciarlo y recuperar el tráfico con el Sur de Marruecos.

- Industria Naval, Off-Shore y Aeronáutica: El Puerto de la Bahía de Cádiz debe seguir colaborando con la industria naval, off-shore y aeronáutica, polos fundamentales en la actividad económica de la Provincia, mejorando sus infraestructuras y colaborando en su desarrollo.
- Pesquera: Las modernas instalaciones pesqueras existentes en Cádiz y El Puerto de Santa María (dos lonjas, un merca, naves y locales para actividades complementarias, locales para congelados, etc...) deben constituirse en polo de desarrollo de la pesca fresca a nivel provincial.
- Acuícola: Una apuesta decidida de la Autoridad Portuaria por el sector acuícola, con una superficie reservada de 270.000 m² en El Puerto de Santa María, debe acabar de conformarse como un nodo acuícola de referencia mundial, generador de actividad económica y de investigación.
- Cruceros: El Puerto de la Bahía de Cádiz mueve actualmente en el entorno de 300 escalas de buques crucero y 380.000 pasajeros, colocando al Puerto en el sexto lugar a nivel nacional en cruceristas y quinto en escalas. Las infraestructuras existentes, unidas a la nueva disponibilidad de atraques como consecuencia del traslado de la actual Terminal de Contenedores, hacen que sea un campo en el que se sigue creciendo.
- Graneles sólidos y líquidos: La disponibilidad de suelos para construcción de infraestructuras, las instalaciones existentes en La Cabezuela-Puerto Real y la excelencia de las empresas que en ellas operan deben contribuir a potenciar el tráfico de graneles sólidos y líquidos del Puerto de la Bahía de Cádiz.
- Náutico-Deportivo: Actualmente el Puerto de la Bahía de Cádiz dispone de 8 centros destinados a instalaciones náutico-deportivas (4 en Cádiz y 4 en El PSM), con un total de 2.371 atraques, lo que supone el 15% de la flota de la Comunidad Andaluza. Esta actividad, generadora de riqueza, tiene grandes posibilidades de ampliación en la zona portuaria del Río Guadalete y en el frente marítimo de la Barriada de La Paz en Cádiz.
- Actividades económicas-ocio y esparcimiento: La finalización de las infraestructuras necesarias para la especialización de las dársenas y separación de los tráficos, generarán importantes superficies que se podrán destinar a actividades económicas y de ocio y esparcimiento que mejorarán de forma importante las relaciones puerto-ciudad. El traslado a la Nueva Terminal de Contenedores supondrá disponer en la dársena de Cádiz de unos 250.000 m² destinados a estos usos, y unos 75.000 m² en El Puerto de Santa María. Estos espacios, a la vez

de mejorar el frente marítimo-portuario, son generadores de actividad económica y, como consecuencia, de empleo.

5.4 Relaciones puerto-ciudad

El Puerto de la Bahía de Cádiz está asentado en la tercera área urbana de Andalucía, la Bahía de Cádiz. Estructurado en tres ciudades de características urbanísticas muy distintas como son Cádiz, Puerto Real y El Puerto de Santa María, y asentado en uno de los espacios naturales más ricos de la costa andaluza.

Conscientes de la complejidad del espacio en que trabaja, la Autoridad Portuaria, en el diseño de su Plan Estratégico, trató de asimilar la relación entre el puerto y el territorio que lo acoge, y del que forma parte, diseñando una ordenación adecuada a las oportunidades funcionales del puerto y a las necesidades urbanísticas de la ciudad: principios que rigieron en la redacción de sus planes, Especial y de Utilización de los espacios Portuarios.

Al ser el Puerto de la Bahía de Cádiz una Infraestructura de ámbito Bahía, con instalaciones en tres municipios, nos aconsejó una reflexión sobre el mecanismo de redacción del planeamiento urbanístico (Plan Especial). El contenido y las determinaciones de la ordenación de las distintas instalaciones portuarias, deben adecuarse a las circunstancias urbanísticas que concurren en el municipio en que se ubique, y la regulación de usos del suelo y edificación del Plan Especial, deben encajar sin fricciones, en la concepción de la regulación del Plan General de Ordenación urbana al que desarrolla o complementa. De otra parte, la gestión del planeamiento urbanístico, no concluye con su aprobación definitiva, sino que se extiende a lo largo de su periodo de vigencia, lo que suele conllevar la necesidad de adaptar el contenido del Plan a la realidad urbanística cambiante, adaptación de compleja tramitación en el ámbito supramunicipal.

Con estas premisas de ordenación, se redactaron los Planes Especiales de los tres municipios en los que asienta el Puerto, y con estos marcos de fondo, se han suscrito convenios y protocolos, y se han otorgado concesiones y autorizaciones administrativas para el desarrollo de diversas actividades.

Actualmente, y una vez ejecutados los instrumentos necesarios que posibilitan la especialización de las dársenas y la separación de los tráficos portuarios, existen grandes actuaciones a desarrollar en el ámbito puerto-ciudad.

□ Cádiz:

- Desarrollo urbanístico de la zona del muelle Reina Sofía y muelle Ciudad, una vez se traslade la terminal de contenedores. 25 Ha de

suelo fundamentalmente para la regeneración del casco antiguo incrementando su atractivo turístico.

- o Desarrollo náutico-deportivo del frente marítimo de la Barriada de La Paz: El desarrollo de la fachada portuaria a la Barriada de La Paz es básica para crear un polo turístico, comercial y de ocio que revitalice la zona.
- o Desarrollo de los alrededores de la Plaza de Sevilla.

□ El PSM:

- o Desarrollo urbanístico del área de actuación AA-1 (antiguo sector pesquero): 75.000 m² en los alrededores del corazón de la ciudad para actividades comerciales, de ocio y equipamientos, básicos para el desarrollo de la actividad económica de la zona.
- o Desarrollo urbanístico de los terrenos colindantes con la Playa de la Puntilla.
- o Desarrollo náutico-deportivo en el río Guadalete.

□ Puerto Real:

- o Desarrollo náutico-deportivo en Muelle Ciudad.

Todas estas actuaciones inciden directamente en los intereses del puerto y de la ciudad, y deben acometerse desde un ámbito del respeto y conocimiento de las actividades de cada uno de ellas.

6. Impacto Económico

Por otra parte el Grupo de Investigación sobre Economía de Innovación y el Transporte del Departamento de Economía General de la Universidad de Cádiz, realizó en el año 2000 un primer "Estudio de evaluación del Impacto económico del Puerto de la Bahía de Cádiz".

En el año 2007, dado el tiempo transcurrido y la evolución registrada en la actividad portuaria, se realizó la revisión del documento para actualizar la repercusión económica y social del puerto.

Se valoró la actividad económica generada por la Industria Portuaria y la actividad de la Industria Dependiente del Puerto. Se midieron tres tipos de impactos, los efectos directos, los indirectos y los inducidos.

La siguiente tabla muestra un resumen del impacto económico total en los años 1998, 2004 Y 2006, en los conceptos de Empleos, Tráfico,

Sueldos y Salarios, Excedente Bruto de Explotación, Valor Añadido Bruto y Ventas.

AÑO TRAFICO EMPLEOS SYS EBE VAB VENTAS

1998	3.987	15.620	246.617	386.340	632.964	
1.411.715						
2004 5	297 16.607	306.189	386.475	692.664	1.771.956	2006 5.870
17.798	333.319	410.210	743.529	1.951.145		

(número de ocupados en Empleos, miles de toneladas en Tráfico y miles de euros resto)

Las anteriores cifras nos llevan a las siguientes conclusiones del impacto generado:

- } El puerto genera 3,92 - 3,14 - 3,03 empleos por cada mil toneladas de mercancías movidas.
- } La cifra de 3,92 en el año 1998 está en línea con el puerto de Sevilla de 4,03 y con los puertos de Galicia de 4,90 (efecto de la pesca).
- } El conjunto de actividades económicas del Puerto suponen el 0,88 por ciento del V AB andaluz, el 6,10 por ciento del V AB provincial y el 15,84 por ciento del V AB comarcal.
- } Los puestos de trabajo se cifran en el 0,76 por ciento del empleo conjunto de Andalucía, el 5,34 por ciento del empleo conjunto de la provincia y el 15,53 por ciento del de la comarca.

7. Conclusiones

Después de lo expuesto anteriormente podría considerarse que el Puerto de la Bahía de Cádiz como un gran espacio industrial y de servicios que ayudaría de forma notoria al desarrollo económico de la Bahía de Cádiz y su zona de influencia, es decir la comarca de Jerez.

De tal forma que los productos tales como el vino y los cereales producidos en la provincia de Cádiz sean transportados por vía marítima desde el puerto de la Bahía de Cádiz recuperando un tráfico que antaño ya existía.

El Puerto de la Bahía de Cádiz, es un pequeño gran puerto, ocupa el puesto 18-20 entre las 28 Autoridades Portuarias Estatales. En la década 1998-2007 ha estado en las posiciones 9-10 en mercancía general, 17-19 en gráneles sólidos, 9-11 en contenedores y 2-4 en pesca.

Las posiciones en el tráfico de las principales mercancías han sido: 2-6 en cereales y sus harinas, 3-4 en frutas, hortalizas y legumbres y 9-12 en vinos, bebidas, alcoholes y derivados.

El índice de containerización pasó del 23,50 al 42,52.

Escrupulosa planificación para la toma de decisiones y las obras a ejecutar, en la búsqueda de la mejora de la competitividad y la eficiencia del organismo.

Especialización de las distintas dársenas para fomentar y diversificar determinados tráficos, con la modernización de las infraestructuras portuarias. Puesta en valor del dominio público portuario en Cabezuela-Puerto Real y en El Puerto de Santa María para los tráficos asignados.

Sin estas decisiones estratégicas, es más que probable que el puerto hoy estuviera agonizando económicamente y con él padecieran esa estocada mortal los 16.000 puestos de trabajo que de él dependen.

8..Propuestas de la Plataforma por la Reindustrialización de la Bahía.

Ante todos los estudios aportados anteriormente, elaborados en distintos momentos, entre los años 2000 y 2014, tanto por la Autoridad Portuaria de Cádiz como por la Universidad de Cádiz y la iniciativa gaditana Cádiz 2000, que tan valiosa y significativa participación consiguió, y hechos públicos en su momento para conocimiento de la ciudadanía, esta Plataforma ciudadana, compuesta por 34 asociaciones sociales de la ciudad, con el apoyo de tres partidos políticos, conscientes de la gravedad de la desindustrialización de la Bahía y del preocupante estancamiento del Puerto Bahía de Cádiz, ha delegado en una Comisión de técnicos reconocidos de la Comarca y pertenecientes a la mencionada Plataforma que, apoyados a su vez por otros técnicos expertos en las vicisitudes del Puerto, exponen las siguientes propuestas para el buen desarrollo del Puerto Bahía de Cádiz, en beneficio de la defenestrada Comarca gaditana.

8.1. Nueva Terminal de Contenedores

En el año 2012 se sentaron los pilares del futuro portuario de la ciudad, con el apoyo del Ayuntamiento de Cádiz del momento, la Universidad y las diversas instituciones políticas, empresariales y cívicas de la Bahía. Ese mismo año de 2012, se inició la construcción de la nueva terminal de contenedores del Puerto de Cádiz, que dibujaría, como la propia

Constitución de hace 200 años, un antes y un después en la historia de este histórico y crucial puerto.

La nueva infraestructura significará algo más que un revulsivo económico para el propio puerto y su entorno. El proyecto se concibió como un nuevo espíritu de obra portuaria, donde además de la eficiencia técnica del proyecto, se plantearon objetivos ambientales, así como de los obligados desarrollos socio-económicos de la Zona y también tecnológicos. Permitirá, además, separar definitivamente el tráfico de pasajeros del de mercancías, juntos ahora por falta de espacios. Esto hará posible, también, que el pujante tráfico de cruceros cuente con los muelles específicos, lo que reforzará la posición de Cádiz como puerto base de embarque y desembarque de turistas.

A grandes rasgos, las acciones e inversiones necesarias para la puesta en marcha de la nueva Terminal de Contenedores son:

- Dragado de profundización del canal de navegación a 15,00—15,50m. de calado en BMVE. Actualmente el canal tiene un calado de 13,00m. en BMVE. El presupuesto estimado puede ascender a unos 30-35 millones de euros.
- Acceso ferroviario a la Terminal por parte de la Administración ferroviaria ADIF
- La Autoridad Portuaria tendría que finalizar de ejecutar el ramal ferroviario que, atravesando las instalaciones de Navantia, llegará hasta la Terminal y el haz de vías para dar servicios a la propia Terminal. El presupuesto estimado en su momento fue de entre 5 a 7 millones de euros.
- Agilizar la adjudicación a la empresa gestora de las operaciones en esta nueva Terminal.
- Es posible ejecutar una segunda fase en la nueva Terminal, con una longitud de muelle de 500 m., donde se podría adaptar la instalación para el Reciclaje Ecológico de Buques.



IMAGEN 7: Boluda empresa transitaria en Cádiz.

8.2. Otras Propuestas.

En el desarrollo urbanístico de la zona Pascual Pery, se produce la intervención (250.000 m2) más importante de la relación entre puerto y ciudad durante décadas, que deja de ser una oportunidad para convertirse en una realidad: una pieza importante en la terminación urbanística del casco Antiguo, y de la mejora de las condiciones sociales, ambientales y económicas del mismo.

En el Muelle Ciudad la reestructuración de espacios portuarios permite la posibilidad de buscar mecanismos flexibles de la zona acotada de exclusividad portuaria y retranqueo de la verja.

<p>ACTIVIDADES Y USOS DEL ESPACIO EN EL MUELLE REINA SOFÍA</p>	<p>IMPULSAR ACTIVIDADES Y EMPRESAS</p> <p>LIMPIAS LOCALIZADAS EN EL PUERTO RELACIONADAS CON LA TECNOLOGÍA Y EL CONOCIMIENTO,</p> <p>EVITANDO LA TURISTIFICACIÓN Y LA CONVERSIÓN EN PARQUE TEMÁTICO</p>
<p>ESPACIOS DE DISCUSION Y PROPUESTAS</p>	<p>DEFINIR POR PARTE DE LA TRIPLE HÉLICE, AYUNTAMIENTO, AUTORIDAD PORTUARIA Y CIUDADANÍA, LAS</p>

	MEJORES PROPUESTAS DE GOBERNANZA Y GESTIÓN DEL PUERTO.
LIBERACIÓN DE ESPACIO EN MUELLE REINA SOFIA POR LA CONSTRUCCIÓN DE LA NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES.	<p>APROVECHAR EL ESPACIO QUE ACTUALMENTE SE VA A LIBERAR EN EL PUERTO REINA SOFÍA PARA:</p> <p>IMPLANTACIÓN DE DISPOSITIVOS DE ENERGÍAS RENOVABLES</p> <p>REVERDECIMIENTO DE TODO EL ESPACIO</p> <p>INSTALACIONES NÁUTICAS</p> <p>PLATAFORMAS DE INVESTIGACIÓN LIGADAS A LA ECONOMÍA AZUL</p> <p>Museos ligados a la actividad naval, portuaria y salinera, inexistentes hoy en la ciudad.</p>

DISPOSITIVOS DE CONTROL DE CALIDAD DEL AIRE Y DE MEDICION DE EMISIONES CONTAMINANTES.	DOTAR AL PUERTO DE ESTACIONES DE CONTROL Y MEDICION DE EMISIONES, CON APLICACIONES INFORMA ´TICAS QUE PERMITAN CONOCER EN TIEMPO REAL EL NIVEL DE INMISIÓN
	1.REDUCIR LA CONTAMINACIÓN DE LOS BUQUES

<p>CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA DE LOS BUQUES</p>	<p>INSTALANDO SUMINISTRO ELÉCTRICO EN EL PUERTO Y EXIGIENDO CONTENIDO EN AZUFRE < 0,1 %.</p> <p>2. VALORAR LA POSIBILIDAD DE UN PROYECTO DE I+D+i, CON PARTICIPACIÓN DE NAVANTIA, AIRBUS Y LA UCA, PARA UNA PLANTA DE HIDRÓGENO VERDE.</p>
<p>DIAGRAMA DAFO</p>	<p>CORREGIR LAS DEBILIDADES, AFONTAR LAS AMENAZAS, MANTENER LAS FORTALEZAS Y EXPLOTAR LAS OPORTUNIDADES</p>
<p>CRITERIOS A TENER EN CUENTA EN EL DISEÑO DE LA RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS Y SU INTEGRACIÓN URBANA</p>	<ul style="list-style-type: none"> - CONTINUIDAD. Mantener la continuidad con la trama urbana de la ciudad - COMPLEMENTARIEDAD. Que los nuevos usos y actividades sirvan de complemento a los implantados en el resto de la ciudad, sin competir con ellos. - REEQUILIBRIO. Los nuevos suelos han de promover un reequilibrio de la ciudad. - PRIORIDAD AL USO PÚBLICO. Son suelos de titularidad pública, que deben mantenerse como tales y se deben gestionar con transparencia y control social. - SOSTENIBILIDAD. La apertura del puerto a la ciudad de Cádiz ha de tener en cuenta la triple dimensión de la genuina sostenibilidad: ambiental, social y económica. - UN DISEÑO URBANO AL SERVICIO DE LAS NECESIDADES DE LOS CIUDADANOS de CÁDIZ y la BAHÍA, y no al revés. Debe primar la utilidad y el fin social, frente a los diseños efectistas o la mera rentabilidad.

<p>CONCEPTOS A EVITAR EN EL DISEÑO DE INTEGRACION PUERTO-CIUDAD</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Un nuevo ámbito urbano que quede separado y/o segregado. 2. Un ámbito cerrado o elitista, o de uso exclusivamente privado. 3. Un ámbito donde se desarrollen usos/actividades que puedan ser competencia desleal directa con los que funcionan en la ciudad existente, especialmente los del Centro Comercial Abierto del casco antiguo. 4. Unas imágenes vistosas que no generen riqueza. 5. No crear espacios vacíos de significado para los ciudadanos, dirigidos solo a los turistas.
<p>USOS PRINCIPALES DE LOS ESPACIOS DE RECUPERACIÓN</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Usos industrialmente sostenibles en las reparaciones menores de cruceros. 2. Empresas Start Ups de alta tecnología e innovación 3. Usos deportivos y de recreo 4. Ajardinamiento y vegetación
<p>CLUSTER MARÍTIMO Y CLUSTER DE APROVECHAMIENTO SOSTENIBLE DE NUESTROS RECURSOS ENDÓGENOS</p>	<p>Ubicación del Cluster Marítimo en el puerto, del Cluster dedicado al aprovechamiento sostenible de nuestros recursos endógenos (salinas, esteros, marismas, pesca artesanal, acuicultura extensiva, fangos...)</p>
	<p>Redefinir los usos del espacio relativo a la Dársena de Cádiz:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carga y Descarga. • Almacenamiento. • Actividades industriales y comerciales. • Centro de servicios a buques y mercancías. • Lugar de abrigo e

DÁRSENA DE CADIZ	<p>intercambio modal seguro.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Orientación al cliente y calidad de servicios. • Servicios de valor añadido, logística e intermodalidad. • Tecnologías de la información.
	<p>Orientación a la cadena logística.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Puerto en red.
CITTO	Ubicar en el puerto el Centro de Innovación y Tecnología en Turismo y Ocio transfronterizo Andalucía.
PESCA ARTESANAL	Recuperación del muelle pesquero para actividades de pesca artesanal. Además de adaptar toda la punta de San Felipe, como una zona segura y atractiva para dicha pesca.
NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES (Zona de ampliación)	RECICLAJE ECOLÓGICO DE BUQUES: ATRAER CARGA DE TRABAJO PARA EL DESMANTELAMIENTO LIMPIO Y LA RECUPERACIÓN DE LOS BUQUES FUERA DE SU VIDA ÚTIL

8.3. Acceso ferroviario al Bajo de la Cabezuela.

- Aunque no corresponde a una inversión de la Autoridad Portuaria es necesario y urgente el reclamado, desde el año 1998, el acceso ferroviario a las instalaciones portuarias de Cabezuela-Puerto Real, por parte del Ministerio de Fomento. Aunque, parece ser, por noticias recientes, que ya se ha adjudicado dicha obra.

8.4 Reflexiones varias a debate sobre la **Unión Puerto-Ciudad.**

8.4.1. La integración del Puerto al centro histórico de la ciudad, significará un revulsivo de grandes oportunidades turísticas y de desarrollo de empleo, además de proporcionar a la ciudad de un mayor atractivo arquitectónico y de una mayor eficacia en la distribución de su tráfico marítimo, ferroviario y rodado, actualmente concentrado en la plaza de Sevilla.

Todos sabemos del encanto de esta ciudad para cualquier visitante. La totalidad de intramuros representa un casco histórico precioso, atractivo e incomparable. Se trataría de proyectar esa peculiar personalidad hacia el Puerto.

Ósea, ampliar nuestra identidad en esos nuevos espacios que nos regalan los momentos, pero bajo el amparo de los recursos más endógenos, como pueden ser todas las actividades provenientes de nuestro patrimonio máspreciado, como es el Mar. Es por ello que estimamos se debe aprovechar este momento como una oportunidad excepcional para:

- a) Materializar una ciudad más atractiva con este complemento.
- b) Potenciar las actividades náuticas.
- c) Acercar arquitectónicamente la ciudad al Puerto y el Puerto a la Ciudad con la mayor armonía posible.
- d) Hacer ver a la ciudadanía que el Puerto de Cádiz es un buen aliado de la Ciudad.
- e) Para conseguir todo lo anterior, se hace necesario remodelar la plaza de Sevilla y ajardinar parte de la plaza de Sevilla, dando continuidad hasta el final de las murallas, donde termina el actual aparcamiento de la Terminal de ferrocarriles. No solo para recuperar ese espacio para la ciudad, sino para dar una cierta "continuidad" a los jardines de la Plaza de España, Canalejas y estos propuestos.

8.4.2. Es un proyecto muy delicado, por cuanto que cambiará ostensiblemente la fisonomía de la zona, máximo si se pretende peatonalizar el espacio de la plaza de España, que le aportaría un mayor plus al fundirse el siglo XVIII con el XXI, acercando aquel al origen que le vio nacer.

Habría que estudiar muy detenidamente el compaginar la plácida movilidad de las personas con la fluidez de los vehículos.

Es un apasionante reto que no nos debe asustar, pero si entusiasmar, donde colaboren, en tan crucial aventura gaditana la ciudadanía primero y luego todas las instituciones implicadas, una vez se consensue entre la Autoridad Portuaria y las distintas instituciones políticas, académicas, empresariales y sociales este

anteproyecto, estableciéndose los cauces oportunos. Todos, codo a codo, Cádiz se lo merece, Cádiz nos lo exige.

8.4.3. También se debe denunciar el atropello urbanístico y arquitectónico, así como la grave afrenta a la ciudadanía de Cádiz, que supone la ampliación de unos antiguos almacenes como gimnasio dentro de las instalaciones del muelle, por las siguientes razones.

- a) Es un edificio-nave, que rompe todo el encanto arquitectónico y turístico en la futura unión del Puerto-Ciudad.
- b) Al subir la altura de ese edificio-nave, se hace menos vistosa una de las estampas más preciadas que posee la ciudad, como son el edificio de la Diputación provincial, la armoniosa construcción del siglo XVIII de los edificios que rodean la plaza de España y la propia Plaza, con sus emblemáticos monumentos a la Constitución de 1812.
- c) Aunque la Reforma del edificio se legal, su uso como gimnasio, no corresponde al de una zona que debe estar dedicada al tráfico portuario, crucerista o de unión a la ciudad, pero nunca a una actividad ajena a dichos menesteres. Y mucho menos aumentando la altura de una nave, que debería haber sido derruida.
- d) Tampoco se entiende la elección del lugar para un gimnasio, cuando la ciudad dispone, desgraciadamente, de múltiples naves ociosas en los terrenos industriales de Extramuros. Por cierto, el propio Consorcio de la Zona Franca ha desechado en varias ocasiones la construcción de gimnasios en el interior del recinto. Cuanto más no se debería haber permitido en un espacio tan crucial, a corto o medio plazo, para el devenir arquitectónico, funcional y turístico en un espacio tan emblemático como en el que irresponsablemente se ha autorizado.

8.4.4. La sostenibilidad ecológica debe suponer una transversalidad en todas y cada una de las instalaciones, debe significar un modelo y espejo para todos los visitantes. Una antesala de lo que deba expresar medioambientalmente cualquier ciudad en un futuro próximo. Es por ello que se deba potenciar la instalación de marquesinas con paneles fotovoltaicos o la exigencia del uso de autobuses y coches eléctricos en el interior del recinto y uso de las energías renovables entre otras medidas

medioambientales que, anteriormente, han merecido un exclusivo capítulo de propuestas.

8.4.5. También se propone estudiar, debatir y consensuar los diferentes atractivos marítimos que puedan ofrecerse en los nuevos espacios, muchos de ellos ya enunciados en el capítulo de Propuestas, como pueden ser, a título orientativo:

*Salón temático con todas las actividades provenientes del Mar, que se desarrollan en la Bahía. (Construcción y reparación naval, pesca, acuicultura, tráfico portuario, actividades náuticas, salinas, esteros, marismas y fangos, carreras profesionales del mar, centros de investigación disponibles...)

*Tiendas comerciales con productos náuticos.

* Paraíso del pescador en Punta de San Felipe y antiguo Muelle pesquero.

* Energías renovables (definidas en capítulo anterior)

* Club náutico remodelado.

* Zona- terminal preparada para pequeñas embarcaciones de servicio público.

* Vivero de empresas náuticas. (Zona dedicada a potenciar las actividades provenientes del mar, e impulsar, además, todas las ideas emprendedoras)

* Servicios náuticos de tierra.

* Zona de usos múltiples. (Dedicada a eventos multidisciplinarios como conciertos, exposiciones, teatro y eventos de todo tipo, en la zona donde actualmente se celebra)

* Centro de información y del visitante.

* Embarcadero para rutas permanentes por la Bahía y la dársena.

* Edificio administrativo de Servicios portuarios trasladado.

Paralelamente a todas las propuestas de debates, es obligado aprovechar la oportunidad para potenciar las actividades náuticas en la Bahía, con sus respectivas competiciones. Para ello se hace necesario:

* Ampliar, mejorar o facilitar la construcción de clubes náuticos en la Comarca

*Inducir una cultura de la navegación en la Zona desde tempranas edades, tanto desde los centros educativos como de los municipios de la Metrópolis.

*Incentivar las competiciones náuticas, tanto locales, como comarcales, regionales, nacionales e incluso internacionales. La Bahía, con sus aguas tranquilas y el litoral con sus aguas algo más bravas, la señalan como un lugar idóneo y privilegiado para tales prácticas y competiciones.

*Fomentar las escuelas de actividades náuticas. Ello supondrá, además, un estimable valor educativo para niños y jóvenes.

*La puesta en marcha de todo lo anterior, ofrecerá la posibilidad de que puedan instalarse en la zona diferentes talleres de construcción y reparación de pequeños veleros y embarcaciones. Así como otros de manufacturación de los distintos aparellajes que conforman estas embarcaciones. Un lugar idóneo bien pudiera ser la del antiguo muelle pesquero, que podría compartir con la actividad pesquera artesanal reflejada en el capítulo de Propuestas.

