

**Noticias**

[Provincia](#)  
[Andalucía](#)  
[España](#)  
[Mundo](#)  
[Economía](#)  
[Sucesos](#)  
[Sociedad](#)  
[Cultura](#)  
[Deportes](#)  
[Contraportada](#)

**Servicios**

[Televisión](#)  
[Cartelera](#)  
[Farmacias](#)  
[Horoscopo](#)  
[Azar](#)  
[Foro discusión y](#)  
[Galería de fotos](#)

**Historial**

[Lunes](#)  
[Martes](#)  
[Miércoles](#)  
[Jueves](#)  
[Viernes](#)  
[Sábado](#)  
[Domingo](#)

**Noticias Actualidad Local de Cadiz Información****La terminal de contenedores marcará el futuro portuario***El estudio sobre cómo se comporta el medio revela la idoneidad del Dique de Levante*

JUAN MANUEL ROMERO/CÁDIZ | FOTO: VÍCTOR LÓPEZ



La consolidada presencia en los últimos años de buques de cruceros en la dársena de Cádiz viene a confirmar dos cuestiones: primera, que Cádiz cuenta -cada vez más y mejor-, para los touroperadores encargados de diseñar las escalas más atractivas del occidente europeo vinculadas al turismo marítimo; segundo, que la apuesta, en su día, de la Autoridad Portuaria Bahía de Cádiz por la diversificación y la prestación de mayor atención a la actividad crucerística fue todo un acierto. Como consecuencia, la actividad portuaria vinculada al turismo marítimo de gran escala ha dejado de llamar a la puerta del muelle de

Cádiz para empezar a colarse sin pedir permiso, como quien dice, hasta la cocina.

La apuesta fue buena y ahora, a tenor de los resultados, corresponde corresponder. El modo es lo que viene defendiendo, desde hace años, al frente de la Autoridad Portuaria, su presidente Rafael Barra: es preciso separar los tráficos para que los turistas no se crucen con los camiones remolcando contenedores. Y la clave está en la nueva terminal de contenedores.

El objetivo final lo explicó el propio Barra en rueda de prensa celebrada ayer y en la que también participó el catedrático de Puertos y Costas de la Universidad de Granada Miguel Ángel Losada, en calidad de coordinador del equipo redactor del estudio de viabilidad ambiental, técnica y económica de la nueva terminal de contenedores.

**Nueva distribución de tráficos**

Así pues, la nueva terminal -Dique de Levante- acogería el tráfico de contenedores mientras que el Marqués de Comillas estaría capacitado (tras las obras de ampliación que se ejecutan en la actualidad y que culminarán, según previsiones, en el segundo semestre de 2008), para asumir todo el tráfico ro-ro.

Todo este entorno portuario estaría perfectamente comunicado con los accesos al segundo puente sobre la Bahía de Cádiz lo que supone una de las grandes ventajas de cara al desarrollo de ambos tráficos.

Mientras tanto, el Muelle Reina Sofía quedaría como la terminal de cruceros mientras que el Muelle Ciudad tendría su razón de ser como terminal de pasajeros-polivalente; eso sí, quedando ambas actividades claramente diferenciadas del resto del espacio portuario y con conexión directa a la Plaza de Sevilla, llamada a convertirse en el epicentro de la comunicación intermodal de la capital gaditana y, al mismo tiempo, siendo el eje divisorio de los espacios portuarios.

Rafael Barra explica, a priori, las consecuencias de esta configuración estratégica y afirma que la separación de mercancías y pasajeros redundará en una mejora de la seguridad, la competitividad y la eficiencia de la actividad portuaria, además de suponer un impulso definitivo al tráfico de contenedores y la consolidación del puerto como motor socioeconómico; pero todo ello, además, procurando la mejora medioambiental en cuanto al agua, vida, dinámica, y la incidencia nula en playas y entorno natural.

**La nueva terminal**

Ahora bien, la ejecución de la nueva terminal de contenedores en el puerto gaditano no es, ni mucho menos, un planteamiento gratuito si se tiene en cuenta que el proyecto supone la ampliación del Dique de Levante, "porque los proyectos de infraestructuras deben responder a los objetivos socioeconómicos y ajustarse a los condicionantes", como apuntó el catedrático Miguel Ángel Losada. En principio, está previsto que el próximo año esté terminado el Plan Director del Puerto de Cádiz así como el estudio de la ampliación del dique de levante, realizado por un equipo de trabajo compuesto por la Autoridad Portuaria, la Universidad de Granada, la Universidad de Cádiz y el Instituto de Ciencias del Mar de Andalucía (CSIC).

El avance del estudio, fundado en criterios íntegramente científicos en todas sus vertientes, evidencia que el proyecto se rige por los objetivos del desarrollo económico portuario, de la recuperación ambiental de la Bahía, de la resolución de la saturación y la mezcla tráficos y la promoción de la creación de empresas de base tecnológica (objetivos socioeconómicos, ambientales, técnicos y de I+D+i).

Como consecuencia de las campañas de investigación biológica desarrolladas en el estudio se han detectado unos valores bajos de concentración de contaminantes en las zonas analizadas, encontrándose las concentraciones más altas de metales en Planta Delta, y un estancamiento de la masa de agua de la región cercana a dicha zona. En conclusión, el estudio indica que la zona cercana al Dique de Levante presenta síntomas evidentes de degradación y debe ser restaurada. Sin embargo, el desarrollo del proyecto servirá para restaurar el sistema circulatorio de mareas, mejorando su flujo, algo que afectaría de modo positivo a los entornos del río San Pedro, a la bahía exterior, al saco interior y al caño Sancti-Petri.

**Oportunidad histórica**

Rafael Barra no descartó la oportunidad de hablar de "oportunidad histórica" en referencia al proyecto que debe marcar el futuro de la actividad portuaria en la Bahía de Cádiz al menos en los primeros decenios del siglo XXI.

Para ello, el estudio recoge un modelo de gestión integral de la nueva terminal relacionada con las últimas tecnologías aplicadas a la actividad portuaria, con el propósito de aplicar sensores, por ejemplo, que regulen los parámetros de actuación de los buques en las operaciones de atraque en función de las condiciones externas e incluso de las operaciones de carga/descarga de las grúas. Finalmente, Barra recordó que para la ampliación del puerto por la parte del dique de Levante están consignados ya en 2009 seis millones de euros, con el objetivo de que para final de 2011 esté concluida la primera fase de ampliación. El montante total del proyecto supone una inversión de 130 millones de euros.

**El estudio contempla una bocana con mayor anchura**

El estudio también recoge las dos propuestas alternativas al Dique de Levante, consistentes en un dique en el área exterior norte o bien en el área de la Cabezuela oeste. Sin embargo, las comparaciones técnicas de la ejecución, de funcionalidad y de impacto ambiental, dieron por válida la opción del Dique de Levante, que además incidirá en una ampliación de la anchura de la bocana del