

Manuel Matoses Rebollo

El Puerto de Tarifa

70 The Port of Tarifa Manuel Matoses Rebollo

The port facilities of Tarifa depend on the Port Authority of the Bay of Algeciras (APBA), and its basic uses are established and regulated by the Plan of Usage of Port Areas depending upon the APBA, which is a document approved by the Council of Ministers on 12th February 1998. This document already laid down one of the objectives of the APBA as the distribution of certain traffics towards the port of Tarifa, such as that of passengers travelling to and from Tangiers, as it is particularly suited to this. The following uses are set out in the document:

- Commercial, Passengers and General Cargo in the North and East of the port and existing parking space.
- Reserved Use for the strip of the Maritime Land Zone between the current service area and Punta de la Isla to the south and six hundred metres long to the East of the current port facilities.
- Fishing use in the rest of the fishing enclosure.

This proposal of use for the port of Tarifa has led to the

improvement of the facilities of the port enclosure through actions such as urban development, surveillance facilities for the state security forces and finally the provision of a new passenger terminal. All of these actions have been delimited by a new enclosure, allowing direct justification both of the uses designated to the port of Tarifa and the declaration of a Schengen external border, to which it is particularly suited. The administrative formalities for inclusion in Annex I concerning section 1.2. of part 1 of the Common Manual of Schengen Borders have already been started by the Secretary of State for Security of the Ministry of the Interior. This means that from 1st September 2003 all the services required can be provided for the new situation of the port of Tarifa. To these considerations we should add the singular nature of the port of Tarifa such as the physical proximity between the port and the historical centre of the city, which together with the wall of the castle of Guzmán el Bueno and its 13th Century tower has been declared a Site of

Las instalaciones portuarias de Tarifa dependen de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA), estando sus usos básicos establecidos y regulados por el Plan de Utilización de los Espacios Portuarios dependientes de la APBA, documento aprobado por el Consejo de Ministros por Orden de fecha 12 de febrero de 1998. En dicho documento ya se establecía como uno de los objetivos de la APBA el distribuir hacia el puerto de Tarifa algunos tráficos como el de pasajeros, en concreto la conexión con Tánger, debido a presentar unas aptitudes claras para ello.

Los usos establecidos en dicho documento son los siguientes:

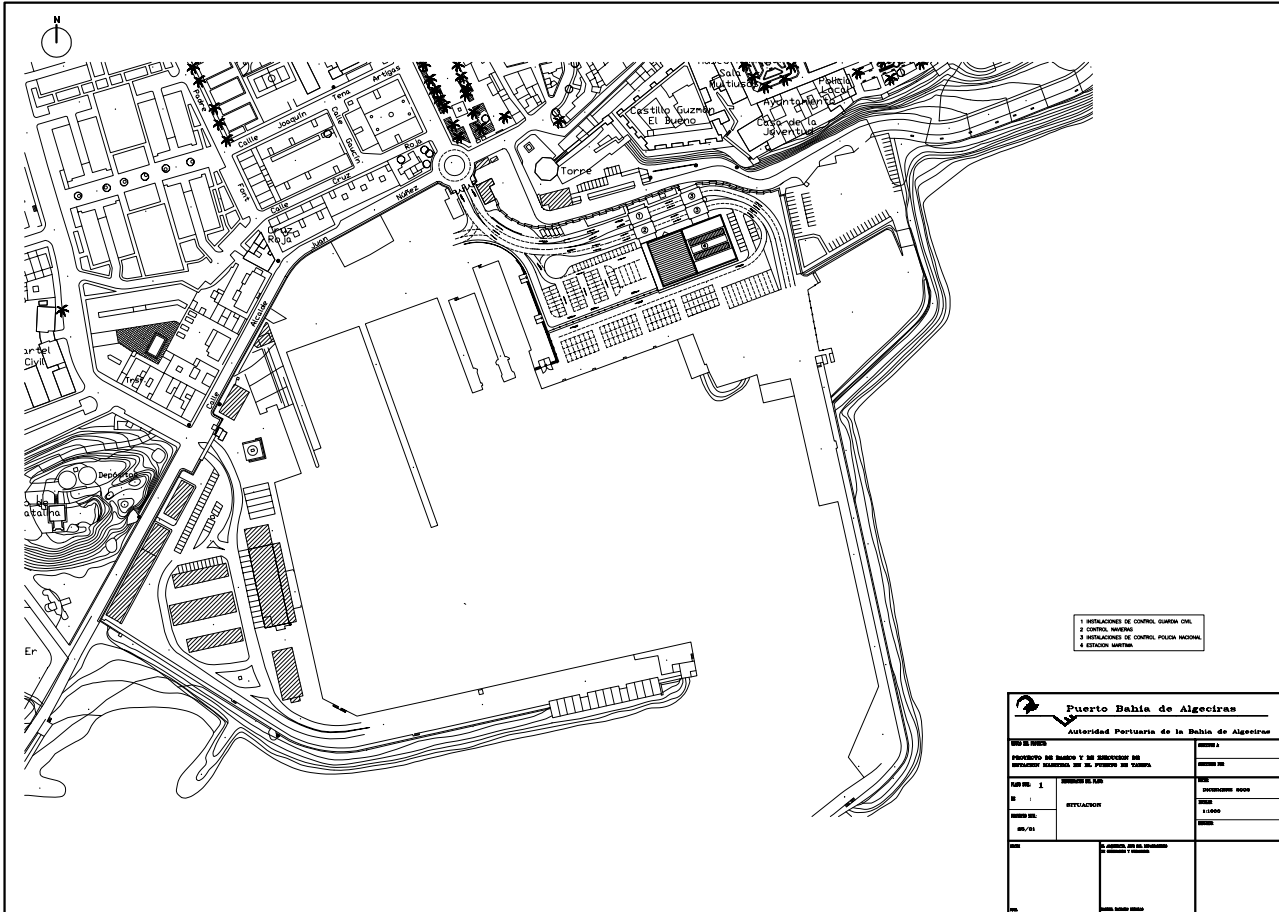
- Uso Comercial, Pasajeros y Mercancía General en la zona Norte y Este del puerto y en el aparcamiento existente.
- Uso de Reserva para la banda de la Zona Marítimo Terrestre comprendida entre la actual zona de servicio y la Punta de la Isla por el Sur y seiscientos metros de longitud al Este de las actuales instalaciones portuarias.
- Uso Pesquero en el resto del recinto pesquero.

Dicha propuesta de Utilización para el puerto de Tarifa ha supuesto la mejora de las instalaciones del recinto portuario mediante actuaciones llevadas a cabo como han sido su Urbanización, la ejecución de las Instalaciones de Control para los cuerpos de seguridad del estado y finalmente la dotación de una nueva Estación Marítima. El conjunto de estas actuaciones se han delimitado por un nuevo cerramiento, permitiendo la justificación directa tanto de los usos asignados al puerto de Tarifa como la declaración de Frontera Exterior Schengen habida cuenta de presentar aptitudes claras al respecto, y cuyos trámites administrativos para su inclusión en el Anexo I al que se refiere el apartado 1.2. de la Parte-I del Manual Común de Fronteras Schengen ya han sido iniciadas por la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior a los efectos de que a partir del 1 de septiembre del presente año se puedan prestar todos los servicios que requiere la nueva situación del puerto de Tarifa.

A estas consideraciones hay que añadir las singularidades del puerto de Tarifa como son, la proximidad física que existe entre el puerto y el casco histórico de la ciudad, que junto con la muralla del castillo de Guzmán el Bueno y su torre (S. XIII) cuenta con la declaración de Bien de Interés Cultural (BIC) por parte de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

La nueva Estación Marítima del puerto de Tarifa se ha dispuesto en las proximidades del solar que anteriormente estaba ocupado por las instalaciones de la Marina de Guerra.



71



Plano del Puerto de Tarifa
 Plan of the Port of Tarifa

Acceso a la nueva estación marítima de Tarifa y la muralla del castillo de Guzmán el Bueno
 Entrance of the new terminal with the wall of the castle of Guzmán el Bueno

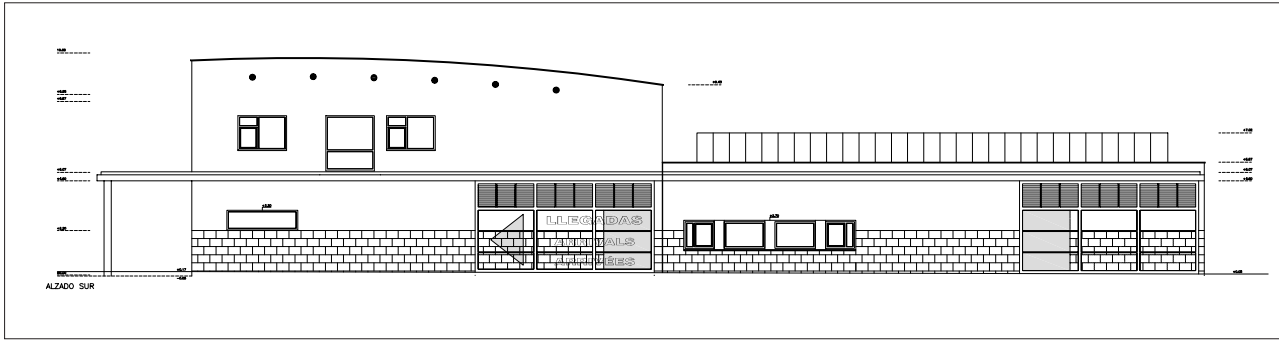


72 Es una pieza de 50×30 m que se desarrolla en dos alturas y que lleva anexa, en su fachada norte las instalaciones de control de la Guardia Civil y de la Policía Nacional. En la planta baja se disponen en su fachada sur, los accesos a las dos áreas de pasajeros como son los de Embarque y Desembarque ambas con acceso desde el muelle de atraque de los buques que realizan el trayecto con Tánger. Entre ellas, y en posición baricéntrica, las dependencias de la Guardia Civil y Policía Nacional.

En la fachada este el acceso principal al edificio. En la fachada norte el núcleo de comunicaciones, los aseos públicos y el acceso interior al área de Embarque. En el eje transversal a éste último, las dependencias del cuerpo de Aduanas en relación directa con las marquesinas de control exterior. La cafetería en un extremo utilizándose además como sala de espera para el Embarque. A lo largo del pasillo del acceso al Embarque, se sitúan los espacios para los futuros locales comerciales. Entre éstas dos áreas de Embarque y Desembarque en la crujía central, se sitúan todas las dependencias que no necesitan luz natural como son las de registro, control y calabozos de la Guardia Civil y Policía Nacional, así como sus correspondientes aseos y vestuarios. Se ha dispuesto igualmente en esta zona el área de Atención al Retenido y la Sala de Retornables. El diseño dado a la cubierta plana del edificio con la incorporación de dos lucernarios coincidentes con los pasillos de distribución ha permitido la entrada de luz

cenital a las dependencias interiores anteriormente descritas.

La planta alta está destinada a dependencias administrativas tanto de la APBA, como Prácticos y Navieras. Se ha dispuesto una Sala de Autoridades en uno de los extremos. En dicha planta, y con vestíbulo de acceso independiente, se sitúan el Área de reconocimiento que cuenta con sala de rayos x, despacho para el ATS, Sala de reconocimiento propiamente dicha y una Sala de espera. Desde dicho vestíbulo se accederá igualmente a la zona de la planta de cubiertas de forma curva donde se sitúa la maquinaria del aire acondicionado del edificio quedando oculta, tanto por la propia cubierta como por lamas de aluminio, evitando de esta forma su incidencia en las magníficas vistas que desde el Castillo de Guzmán el Bueno se tiene del puerto. Igualmente la forma curva dada a parte de la cubierta de zinc, permite su integración en el conjunto del puerto llegando incluso a confundirse por parte de los viajeros en su llegada por mar, con la silueta de los buques atracados en el recinto portuario.



Cultural Interest by the Culture Department of the Andalusian Government.

THE ARCHITECTURAL PROPOSAL
The new Passenger terminal of the port of Tarifa has been built near to the site previously occupied by the Navy. The building measures 50 x 30 m, has two stories and is connected at the north end to the surveillance facilities of the Civil Guard and the National Police. On the ground floor on the south side are accesses to the two passenger areas for Embarkation and Disembarkation, both with access from the berthing wharf of the ships that ply the route to Tangiers. Between them, in a central position, are the offices of the Civil Guard and National Police. The main access to the building is on the east face. On the north side can be found the communications centre, public toilets and internal access to the embarkation area. Perpendicular to this area is the Customs Department which is directly linked to the external control shelters. The cafeteria is at one end of the building and doubles up as a waiting room for embarking passengers. Along the access corridor to the Embarkation area are the areas designated for future commercial premises. Between these two areas of

Embarking and Disembarking in the central gangway, are all the rooms that do not need natural light, such as the search, surveillance and cells of the Civil Guard and National Police, and their corresponding toilets and changing rooms. This area also holds the holding area for immigrants and the room for holding those to be returned. The flat roof of the building with two skylights coinciding with the distribution corridors has allowed the entry of light from above to the internal rooms described above. The high floor is taken up with administrative rooms both of the APBA, and Pilots and shipping companies. One end contains a Room for the Authorities. On this floor, with an independent access hall, is the examination area with an X-ray room, nurse's room, examination room proper and a waiting room. From this hall there is also access to the curved roof area on which the air conditioning system is hidden, both by the deck itself and by aluminium sheets, thus avoiding any interference in the magnificent views of the port from the Castle of Guzmán el Bueno. Also the curved form given to part of the zinc deck helps to integrate it visually into the whole port, and some passengers arriving by sea even mistake it for the silhouette of ships berthed in the port itself.

CRÉDITOS/CREDITS

1. Urbanización/Urban Development

Autor del proyecto y director de obra/Author of the project and director of works: Manuel Díaz Gómez, Ingeniero Técnico de Obras Públicas (APBA)
Superficie construida/Surface built: 20.573 m²
Presupuesto de adjudicación/Awarding budget: 887.521 euro.

Fecha de ejecución/Date of execution: 06/2003-12/2003

2. Cerramiento/Enclosure

Autor del proyecto/Author of the project: Manuel Matoses Rebollo, Arquitecto (APBA)
Dirección de obra/Works management: Manuel Matoses Rebollo, Arquitecto; Manuel Díaz Gómez, Ingeniero Técnico de Obras Públicas
Presupuesto de adjudicación/Awarding budget: 352.875 euro

Fecha de ejecución/Date of execution: 08/2002-03/2003

3. Estación marítima/Passenger Terminal

Autor del proyecto/Author of the project: Manuel Matoses Rebollo, Arquitecto (APBA)
Colaboradores en la redacción del proyecto/Assistants in the drafting of the project: Arquitectura: SACG, SL
Instalaciones/Facilities: ASTER Ingeniería y Consultores
Dirección de obra/Works

management: Manuel Matoses Rebollo, Arquitecto; Ricardo Silva Silva, Arquitecto Técnico, ASTER
Superficie construida/Surface built: 2.380 m²
Presupuesto de adjudicación/Awarding budget: 1.984.911 euro
Fecha de ejecución/Date of execution: 11/2001-03/2003

