

A LA DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD DE LA COSTA Y DEL MAR

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE MEDIO RURAL Y MARINO

ALEGACIONES AL:

PROYECTO BÁSICO Y DE EJECUCIÓN DE AMPLIACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DEL MALECÓN DE ACCESO AL CASTILLO DE SAN SEBASTIÁN (CÁDIZ), ASÍ COMO A LA “REHABILITACIÓN” DEL MUELLE DEL SOCORRO

La celebración del bicentenario de la Constitución de 1812 en Cádiz ha impulsado una serie de proyectos conmemorativos entre los que se encuentran la remodelación del paseo Fernando Quiñones, que une la ciudad con el castillo de San Sebastián, y la “puesta en valor” del antiguo muelle del Socorro, que permitía antiguamente una conexión por mar al castillo. Nada tenemos que objetar en cuanto a la oportunidad e incluso necesidad de conmemorar la carta de derechos y deberes gaditana; sin embargo el Consorcio del Bicentenario ha errado en la elección de una reconstrucción de un muelle derruido como emblema de la efemérides, por dos contundentes motivos:

1. En ningún caso se justifica y argumenta la necesidad y oportunidad de proceder a un dragado y reconstrucción de un muelle, en función de unas necesidades turísticas o de seguridad en evacuación totalmente inventadas.
2. El fortísimo impacto ambiental del dragado y del sepultamiento en el área de La Caleta que conllevarían dichas obras, desaconseja por completo la destrucción de hábitats y especies bentónicas, que quedarían irreversiblemente arrasados.

Además, el fuerte carácter icónico que tiene la ensenada de La Caleta para la ciudad de Cádiz y los abundantes yacimientos arqueológicos que albergan todas las inmediaciones del castillo de San Sebastián, representan argumentos adicionales para no contemplar dragados y hormigonados sobre un bien tan frágil.

Sin embargo, consideramos conveniente la rehabilitación del malecón de acceso al castillo, por el fuerte deterioro sufrido y por las desafortunadas intervenciones que se han ido realizando. El tratamiento de los iconos monumentales, como el conjunto de la Caleta, debe estar limitado a la consolidación, a la restauración y a la rehabilitación, eludiendo cualquier actuación que suponga su modificación, ya que la conservación del mismo para las futuras generaciones (eliminando añadidos mostrencos que nada

valen ni aportan, que dificultan su lectura y perturban su estética), es el valor que debe primar por encima de cualquier otra consideración; para que, como tal icono, siga cumpliendo su función de permanencia histórica y singular autenticidad, en las que los ciudadanos puedan seguir anclando sus señas de identidad.

Gran parte del valor patrimonial y de las señas de identidad de la ciudad de Cádiz está en su extraordinario conjunto de castillos, murallas y baluartes, un patrimonio tan auténtico como singular. Aunque sobre este conjunto en el pasado se han hecho intervenciones y derribos lamentables que causaron daños irreparables, siendo el peor de todos, con diferencia, el derribo de la muralla real, ante el puerto, desde la Cuesta de las Calesas hasta las murallas de San Carlos, en la Plaza de España.

Pero aquellas desgraciadas actuaciones, que, atentando contra elementos auténticos e identitarios, nos hicieron perder mucho más que lo que aportaron, siempre se hicieron para “mejorar” y “modernizar” la ciudad, para “abrirla a nuevos usos”, para “hacerla más competitiva”, etc. Una serie de expresiones que fácilmente encontramos en los textos de la época y que hoy se resumirían en la consabida frase hecha “para ponerla en valor”. Como si el concepto “valor” fuese unívoco y compartido por todos los ciudadanos, independientemente de su sensibilidad y cultura. La “ampliación, adecuación y consolidación” del espigón tienen que respetar la fisonomía del paseo, sin intervenciones que desnaturalicen esta referencia para la ciudad de Cádiz. Las actuaciones de limpieza y regeneración de las “patologías” detectadas en el acceso están justificadas, siempre que respeten el legado constructivo e histórico recibido. Los pavimentos de adoquinado de hormigón y de acero corten, así como la cerrajería de este último material, no deben suponer una intervención que se sobreponga a la identidad del paseo, y además tiene que garantizar su resistencia y perdurabilidad.

En cuanto al dragado y reconstrucción del muelle del Socorro, Ecologistas en Acción solicita de la Demarcación de Costas y del Consorcio del Bicentenario la desestimación de esta obra, por motivos funcionales y ambientales.

Sin haber precisado las necesidades de los servicios proyectados en el entorno del castillo de San Sebastián (“auditorios, pabellones, salas de exposiciones, zonas ajardinadas,...”), sin definir las estimaciones de acceso del público a estas instalaciones, el proyecto reclama un dragado de más de 24 mil metros cúbicos de roca y sedimentos (300 metros de longitud, 1 metro de profundidad y 30-40 metros de anchura), una elevación de la cota de coronación del muelle a 4,5 metros y una ampliación de la zona de atraque en 100 metros cuadrados. Y todo ello falsariamente tipificado como “rehabilitación”. Incluso si esta actuación se definiera sobre fondos sin biocenosis valiosas, la obra seguiría estando injustificada, pero es que además el área intervenida conserva una biodiversidad muy elevada, que la hace incompatible con su literal destrucción.

Entrando en detalle en el estudio climatológico, marítimo y de flota de las actuaciones comprendidas en los trabajos de conservación de los distintos elementos que componen el conjunto edificatorio del Castillo de San Sebastián (sin fecha), elaborado por Iberport Consulting, sometido a evaluación ambiental, detectamos numerosas deficiencias y errores:

1 Introducción (Página 8) ¹

La ampliación de un pantalán y el dragado de un nuevo canal no existente previamente no pueden considerarse como “parte de... los trabajos de conservación... del Castillo de San Sebastián”, sino que se trata de ampliar obras ya existentes o realizar otras nuevas. El término “conservación” debe ceñirse a las obras de rehabilitación del castillo y no proyectarse a actuaciones que van mucho más allá de una mera “conservación”: dragar, hormigonar, rellenar de hormigón,... no son trabajos meramente rehabilitadores. Los trabajos que se describen no pueden considerarse como “de rehabilitación del antiguo embarcadero de El Socorro”, sino de destrucción del mismo bajo una nueva capa de hormigón de 1 metro de espesor.

9.6 Comparación de las alternativas (Página 57)

Esta tabla presenta numerosas deficiencias, que se relacionan a continuación:

- Se valoran como aspectos independientes la especificidad de los medios de ejecución, la dificultad constructiva y el coste económico, cuando este último aspecto recoge directamente las consecuencias de los 2 anteriores (una obra más difícil es más cara), con lo que está duplicando la valoración de coste de la obra.
- No se justifica ninguna de las cifras que en ella aparecen, y que condicionan la decisión final.
- Se asigna un peso del 10% al impacto ambiental y la alteración de la dinámica del litoral, frente a un 30% para el nivel de servicio y un 60% para el coste, sin ninguna justificación de estos pesos. Es decir, que bajo la apariencia de una tabla comparativa “aséptica”, se esconde una decisión política de infravalorar artificialmente el impacto ambiental del proyecto.
- Se asigna una dificultad constructiva muy superior a las alternativas III y IV, cuando son claramente mucho más sencillas que la I y Ibis. (Se adjunta tabla comparativa rectificada en Excel).
- Se asigna el mismo impacto ambiental a la alternativa I que a la IV, que claramente tiene mucho menor impacto, al reducirse tanto el dragado como la superficie a rellenar.
- Se asigna mayor nivel de servicio a la solución I bis que a la I, cuando ambas son muy similares.
- Se asigna menor nivel de servicio a las alternativas III y IV, sin ninguna argumentación que lo justifique.

¹ Los números de capítulo y de página corresponden al documento de referencia.

- Se asigna mayor coste a las alternativas III y IV que a las I y I bis, sin ningún tipo de argumentación, y cuando –en un primer encaje- parecen bastante más baratas.
- Se asigna menor coste de mantenimiento a la alternativa I bis que a la I, cuando debería ser mayor, por ser una solución técnicamente muy similar pero de mayor empacho.

12 Conclusiones (Página 94)

La única justificación de la necesidad de la obra está en la mejora de accesos al Castillo durante los actos del Bicentenario de la Constitución de 1.812.

Considerando una capacidad de 100 pasajeros para el catamarán previsto, y suponiendo que en un acto masivo (concierto) se congregaran en el Castillo 2.000 personas, serían necesarios 20 viajes redondos para evacuar al personal.

Teniendo en cuenta que el punto de desembarco más cercano está en el interior de la dársena de Cádiz, la necesidad de librar el Bajo de la Puerca, un recorrido mínimo de 4,5 millas náuticas ida y otras tantas vuelta, de las que al menos 1 milla se realizaría a velocidad reducida (aguas restringidas), 5 minutos de operación de atraque, amarre, plancha, desamarre y desatraque en cada punta, el viaje en sí no duraría menos de 48 minutos.

Es decir, que a 100 personas cada 48 minutos, y sumando el tiempo necesario para repostar combustible, se necesitarían 18 horas para evacuar a este número de personas.

Y la tripulación del catamarán no puede trabajar 18 horas ininterrumpidamente, lo que hace inviable el uso de esta embarcación para una evacuación masiva, salvo que se dispusiera de una tripulación de recambio.

En resumen, el dragado de 12.000 m² (24.000 m³) de canal y el hormigonado de 100 m² de muelle no se pueden justificar con el pretexto de la evacuación.

Uso turístico:

Durante la mesa redonda celebrada en la Asociación de Prensa de Cádiz, el representante de la Dirección General de Sostenibilidad de la costa y del mar, citó otro aspecto que –en su opinión- justificaría la necesidad de la obra: el uso turístico.

En la actualidad no existe una demanda apreciable de uso turístico para este muelle, ni, en general, de paseos marítimos por la bahía exterior: nos referimos al fracaso de la iniciativa de paseos marítimos diurnos y nocturnos con la embarcación “Cabo de Leiras”, así como a la languideciente actividad del “Adriano”.

El hecho que, según declaraciones de la representante del Consorcio del Bicentenario, una empresa se haya mostrado interesada en este proyecto, no constituye por sí mismo prueba de la existencia de dicha demanda. Una cosa es que una empresa se muestre “interesada” en una actividad, y otra muy distinta que se presente un proyecto documentado de explotación, que realmente se ponga en

marcha la actividad y que ésta se consolide y demuestre su rentabilidad económica. Rentabilidad económica que debería incluir los costes de amortización de esta obra, ya que no parece lógico acometer con dinero público una obra de infraestructura para beneficio exclusivo de una empresa privada.

Por otra parte, aunque se demostrara la existencia de demanda y la viabilidad económica de esta actividad, tampoco se justificaría una destrucción del medio ambiente como la que se pretende. Y tenemos ejemplos tan cercanos como la pretendida carretera litoral Cádiz – Huelva a través del Parque Nacional de Doñana, fuertemente demandada por un sector de la sociedad, pero cuyos costes ambientales han impedido que –por ahora- se haga realidad.

Lo que el estudio denomina ampulosamente “epicentro de la conmemoración” y la “acumulación prevista de gente” (sic), no sirven para definir proyectos ni justificar obras. Se trata de que el Consorcio del Bicentenario ha puesto la carreta delante de los bueyes: sin precisar necesidades y definir proyectos, se lanza a un conjunto de obras de fortísimo impacto ambiental y, en muchos casos, no suficientemente justificadas.

El dragado y hormigonado del “recrecimiento” del muelle del Socorro se proyectan sobre áreas que el mismo estudio de Tragsa valora como de fragilidad media y media-alta. Se trata de biocenosis bentónicas de las zonas medio e infralitoral que, a pesar de la fuerte acción antropica, conservan aún un valioso legado biológico. En particular, en la zona *media-alta* (hasta 7-8 metros de profundidad), se conservan comunidades de algas fotófilas (afinidad hacia la luz) infralitorales de modo calmo, algas esciáfilas (sin recibir luz directa) de modo calmo y grutas semioscuras, todas ellas de gran valía ecológica, que serían irremediablemente arrasadas de aprobarse el dragado previsto.

La argumentación de que:

“el nuevo sustrato rocoso que aflore tras el dragado, se recolonizara a medio plazo, recuperándose la riqueza de la zona en un periodo de tiempo no muy dilatado”, es inconsistente desde el punto de vista científico, pues el estudio debería saber que las comunidades sustitutivas son siempre de menor calidad ecológica y, en muchos casos, banales.

Por todos los argumentos expresados, Ecologistas en Acción de Cádiz requiere de la Administración el abandono del dragado y “recrecimiento” del muelle del Socorro, su genuina rehabilitación y una acción de “puesta en valor” sobre el malecón de acceso al castillo de San Sebastián que no desnaturalice los valores paisajísticos e icónicos de la ensenada de La Caleta.

Cádiz a, 14 de enero de 2010