

PROPUESTAS DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN AL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE CÁDIZ

COTUA 26/10/2011

Los ecologistas hemos venido planteando diversas propuestas y alternativas al diseño futuro de la ciudad de Cádiz, presentando alegaciones en el marco de la “Plataforma social por un PGOU alternativo”. No obstante, el Ayuntamiento de Cádiz nunca ha mostrado una postura proactiva de promover la participación ciudadana en la elaboración de este PGOU. La intervención activa de los gaditanos ha sido sustituida por la propaganda y la autoafirmación municipal.

Es imprescindible que el nuevo PGOU defina con claridad cuál va a ser papel de Cádiz en la Bahía, en la provincia e incluso en Andalucía. Cádiz es una ciudad terminada en cuanto a su perímetro exterior, y así debe seguir siendo. A diferencia del resto de capitales de provincia, y de la mayoría de ciudades de su tamaño, no es posible aumentar la superficie de la ciudad consolidada. Sus especiales características geográficas impiden este desarrollo, aunque al mismo tiempo constituyen su mayor singularidad, y también su principal atractivo para desarrollar actividades alternativas ligadas a los servicios, la cultura, el turismo, las tecnologías limpias y el mar.

A pesar de que la ciudad de Cádiz está incluida en la red de “Ciudades por el Clima” y ha solicitado integrarse en el programa de sostenibilidad urbana “Ciudad 21”, no existe ningún ámbito de participación social donde los objetivos de ahorro energético, reducción de residuos, movilidad no motorizada, vivienda digna, equipamientos sociales dignos y tantos otros, puedan ser expuestos y debatidos. Es este déficit democrático que padece Cádiz el que nos ha impulsado a trabajar por una ciudad más amigable, justa, limpia y basada en buenas prácticas ambientales.

Ecologistas en Acción ha defendido una ciudad en la que la peatonalización y el uso de la bicicleta avancen, en vez de reducirse frente a la omnipresencia del vehículo privado; una ciudad en la que se potencien más las zonas verdes y menos los parkings; una ciudad en la que se dé prioridad al transporte público sobre el privado; una ciudad en la que se desarrolle el empleo y la economía, una ciudad que sea referente de cultura, modernidad y solidaridad; una ciudad que mire al mar, pero también al futuro; una ciudad que sonría, pero no solo en los carteles de la propaganda municipal. Defendemos otra ciudad y otro proyecto urbanístico para Cádiz, porque creemos que otro Cádiz es posible.

Ecologistas en Acción entiende que existen al menos siete razones para rechazar este PGOU:

1.- No ha existido ni existe un marco de participación real de los gaditanos en los asuntos urbanos que les conciernen, de forma que el Ayuntamiento sustituye esta participación por un activismo refrendatario de su labor municipal. El autobombo de las realizaciones del Ayuntamiento son tan abusivas como ominosas, e impiden en la práctica el ejercicio de la crítica y del debate. La gobernanza, que es otro de los compromisos de la sostenibilidad, se reemplaza por la propaganda.

El documento exhibe una falta total de visión global de la Bahía de Cádiz a la hora de definir propuestas en materia de transporte, vivienda y centros comerciales, donde la visión autárquica prevalece sobre la de considerar el área metropolitana de la Bahía.

2.- El modelo de ciudad que defiende el PGOU revisado es insostenible ambientalmente y excluyente socialmente; postula una ciudad tipo parque temático, más atenta a sus visitantes que a sus habitantes, mantiene la segregación funcional de sus barrios, sin reequilibrio en cuanto a dotaciones y equipamientos, y privatiza suelo para generar rentas a intereses particulares (hotel Valcárcel, kioscos en plazas públicas, viviendas en el suelo del hospital Puerta del Mar,...). En materia de vivienda existen contradicciones entre las estrategias definidas y las propuestas contenidas en los ámbitos sectoriales. Se habla de potenciar la vivienda protegida, pero las actuaciones previstas dan vía libre a la iniciativa privada, muy por encima de viviendas de protección social.

3.- Uno de los mayores problemas que padece la ciudad, la congestión del tráfico motorizado y la sumisión al coche privado, no sólo es atendido y reducido, sino que se agrava con la apuesta temeraria por el segundo puente y la proliferación de aparcamientos subterráneos siempre al servicio del coche. La proclama del PGOU de “predominio del transporte público, ciclista y peatonal sobre la movilidad basada exclusivamente en el vehículo privado”, se ve desmentida totalmente por la apuesta sin reservas por el coche. El desarrollo ilimitado de las infraestructuras viarias puede resolver problemas puntuales, pero, a medio plazo, no solamente no solo no es solución, sino que puede traer efectos contrarios a los buscados. No hay que construir nuevos accesos, sino reducir el número de coches que intentan acceder a la ciudad. Los accesos de la N-443 (puente José León de Carranza) soportan una entrada de 28.300 vehículos diarios y la N-IV (autovía de San Fernando) 40.392, de forma que Cádiz recibe más de 65.000 vehículos al día; el nuevo puente, como evidencias experiencias anteriores, ejercerá un efecto llamada hacia nuevos coches, reclamados por un aparente nuevo flujo motorizado. La nueva terminal portuaria de contenedores generará más tráfico de camiones pesados en la ciudad y en el nuevo puente. De esta forma, sin haber resuelto adecuadamente la integración de la rotonda de acceso a Cádiz y todavía menos la acogida de los nuevos coches, la congestión automovilística está garantizada. El gasto de 368 millones de € -que serán muchos más- en un nuevo acceso a la ciudad, se demuestra ahora como un dispendio sin sentido que está hipotecando otras inversiones de mayor interés social en Cádiz, y en la provincia

La cantidad de aparcamientos previstos en el casco apunta a una atracción de vehículos privados difícil de digerir en un sistema urbano frágil y tremendamente presionado. La apuesta tan genérica por el transporte colectivo y otros alternativos apenas se percibe como una alternativa real. Con la proliferación de aparcamientos en toda la ciudad no se

logra una disminución del vehículo privado en una ciudad como Cádiz, donde la circulación, además de molestar y, por lo tanto, hacer poco habitable el municipio, puede resultar innecesaria si está provista de un transporte público económico, cómodo y rápido. Uno de los responsables del Plan anterior, Eduardo Mangada, reconocía que: *“La propia estructura de Cádiz y en especial la trama urbana de intramuros va a peligrar con el chorro de coches que introducirá el puente, sin capacidad para absorberlos”* (abril de 2009).

Los dos objetivos centrales del Plan Intermodal de Transportes de la Bahía de Cádiz, han sido silenciados en el PGOU:

- *Fomentar la realización de viajes a pie y en bicicleta en los ámbitos urbanos, reduciendo la utilización del vehículo privado.*
- *Mejorar la calidad de vida metropolitana, acotando la presión del tráfico de vehículos privados y elevando la seguridad de peatones y ciclistas.*

Consideramos necesaria la llegada del tren tranvía proyectado hasta la Plaza de España, puesto que concluir su trazado en la plaza de Sevilla no resuelve los problemas de movilidad del casco antiguo. Debe prolongarse a lo largo de la circunvalación del casco antiguo y coordinarse con los demás medios de transporte público: ferrocarril (cercanías), el autobús (urbano e interurbano) y el transporte marítimo (catamaranes).

La ambigüedad e indeterminación de las propuestas de actuación del PGOU respecto a la red de carriles-bici y otras actuaciones relacionadas con la bicicleta dejan a este elemento estratégico concebido de manera indefinida y a merced de la improvisación de terceras actuaciones, lo cual puede redundar en su falta de calidad y de seguridad para los usuarios. La propuesta de carriles bici es raquítica, enfocada al mero disfrute lúdico y enfrentada a los peatones, al disputarles su espacio (las aceras), en vez de ocupar las calzadas: un disparate. La planificación de las actuaciones y programas deben estar en coherencia con los propios principios enunciados en el propio PGOU así como en el resto de compromisos anunciados por el Ayuntamiento de Cádiz en relación de un desarrollo urbano sostenible y respetuoso con el medio ambiente como, además de “Ciudad 21”, el Pacto Andaluz por la Bicicleta o el Plan Intermodal de Transportes. Los tramos de carriles bici que se proyecten tienen que aplicar los principios de intermodalidad con los transportes públicos e interconexión con el resto de tramos. Las propuestas de carriles bici del PGOU arrastran una ambigüedad e indeterminación inaceptables, además de seguir considerando a la bicicleta como un vehículo meramente “lúdico”. En caso de incompatibilidad de actuaciones e infraestructuras urbanas relacionadas con la movilidad, hay que dar siempre prioridad al peatón, al transporte público y la bicicleta frente al uso del automóvil privado. Los carriles-bici que se proyecten han de contar con unas características de funcionalidad y seguridad mínimas, como es el caso de los tramos de carril-bici de la Avenida de Valencia y Cerro del Moro, evitando el error de las aceras-bici existentes en la Avenida Juan Carlos I y en el Campo del Sur. No tienen que competir con el tránsito peatonal ni suponer una barrera física, conviviendo con un tráfico calmado. La instalación de aparcamientos para bicis seguros a lo largo de la red de carriles-bici y en las inmediaciones de los servicios de transporte público podría ofrecer solución al otro temor de los ciclistas: el de robo del vehículo. Solo apostando de forma decidida por una política dirigida a implantar el tráfico calmado en la ciudad e implantando un sistema de señalización adecuado en calzada y vías ciclistas que garantice la seguridad de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, la propuesta de carriles bici será funcional.

4.- A pesar de que el 60% del término municipal de Cádiz (12 Km²) lo constituye esa joya natural que son las marismas, playas y dunas, el Plan recupera un proyecto, el “parque de las Salinas”, incompatible con los valores ecológicos reseñados, intensivo en el uso de los recursos y que pasa del olvido actual de los gaditanos hacia el Parque Natural de la Bahía a una invasión deportiva y recreativa sin limitar.

5.- El PGOU Insiste en una propuesta, el edificio” multiusos”, que encubre un uso taurino incompatible con una mínima sensibilidad hacia los animales. La ciudad de Cádiz necesita equipamientos y espacios para eventos culturales, pero este déficit no debe ser cubierto con "palacios de espectáculos" que siguen encubriendo corridas taurinas atentatorias contra la sensibilidad de muchos ciudadanos.

Son muchas las posibles alternativas a esta infraestructura para los terrenos donde se pretende ubicar la multiusos, museo de ciencias, parque tecnológico, pabellón deportivo, viviendas protegidas o un auditorio o equipamiento similar con verdadera vocación cultural y destinado a música clásica, carnavales, etc., pero siempre incompatible con el uso pretendido en el centro de ocio planteado en el PGOU. Es inaceptable que se desperdicie el poco y preciado suelo libre que queda en la ciudad en un equipamiento cuya principal finalidad será torturar a los animales.

6.- Evitar el deterioro y recuperar los barrios con mayor porcentaje de exclusión social en nuestra ciudad debiera ser un imperativo en el documento que se somete a consulta: Mentidero, La Viña y El Pópulo-Santa María en el Casco antiguo, y La Paz-Guillén Moreno, Trille y Cerro del Moro en Puerta Tierra.

La Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana recoge como dos objetivos claves en el ámbito de la estabilidad social:

- Favorecer la mezcla de rentas, de culturas y de etnias.
- Establecer los equipamientos y servicios básicos accesibles a pie, en bicicleta y en transporte público.

Ninguno de ambos objetivos se garantiza en el PGOU, al permitir la segregación funcional y social de las barriadas, y al relegar el transporte no motorizado a un papel irrelevante.

El PGOU no resuelve el angustioso déficit de vivienda, las viviendas de protección oficial, las localiza en los barrios de menor calidad, y no atiende al problema de las viviendas vacías. El PGOU pretendió erigir alojamientos en sitios ilegales (palafitos de la Zona Franca exterior) y amenaza con “edificios hito” completamente prescindibles para la ciudad. Tampoco garantiza una edificación sostenible, con obligación de la certificación energética y adecuados aislamientos acústicos y térmicos. La existencia de más de 5.000 viviendas vacías en la ciudad de Cádiz (el 10% del total) y de más de 3.000 “secundarias”, no merecen el despliegue de iniciativas para construir más viviendas privadas. De los más de 3.000 nuevos pisos previstos, la mayoría serán de renta libre, con restricciones de acceso a las economías más débiles. Las relaciones entre las diferentes barriadas es un problema sin resolver, al persistir las áreas monofuncionales y la estratificación social de los barrios. Ecologistas en Acción propone, en relación con este tema, lo siguiente:

- Eliminación de la constitución de derechos de superficie sobre suelos propiedad del Ayuntamiento, que favorece la intervención de la iniciativa privada.
- Incluir la posibilidad de constituir derechos de superficie a favor del Ayuntamiento sobre suelos de propiedad particular.

La preocupante situación laboral de la ciudad de Cádiz (14.600 personas apuntadas al desempleo) exige actuaciones de emergencia para asegurar viviendas de acogida y alternativas residenciales para personas en situación de exclusión social. Dado el progresivo envejecimiento de la población gaditana, reclamamos de los planes del Ayuntamiento una mayor atención para los mayores, aplicando la Ley de Dependencia con especial énfasis en las capas sociales más desfavorecidas.

Una política municipal decidida tiene que evitar el desarraigo social y familiar de los ancianos a través de:

- Más servicios de estancia diurnas (hospitales de día, centros de día,...).
- Residencias pensadas para los mayores, funcionales y acogedoras.
- Servicios pensados para los mayores con menos recursos económicos y sociales.

7.- Las alternativas a los problemas ambientales son decepcionantes. Se define como “profundamente imbuido de principios ambientalistas”, pero las alternativas a la gestión de los residuos sólidos urbanos son más de lo mismo, sin introducir sistemas novedosos de separación domiciliar y recogida puerta a puerta. Reconoce la contaminación acústica, pero aparte de la zonificación poco se ofrece para reducir el ruido ambiental. Tampoco se amplían las tres zonas acústicamente saturadas (Muñoz Arenillas, Zorrilla y Rosario-Plaza Mina), sin acometer planes y programas de atenuación del ruido ambiental. También identifica el derroche de luz en las luminarias, pero nada incorpora al ahorro y la eficiencia del alumbrado público. Las luminarias de Cádiz intramuros son de vapor de mercurio, las menos eficientes, con un 60% de consumo energético adicional; en Cádiz extramuros hay focos halógenos y alumbrado de tipo “globo”, otro ejemplo de despilfarro. En cuanto a la contaminación atmosférica, ni siquiera se compromete a ampliar la red de medición de la calidad del aire, hoy en día reducida a la solitaria estación de Puntales. Se han agrupado los vertidos de aguas residuales y la estación depuradora funciona regularmente, pero carece de tratamiento terciario y por tanto de posibilidad de reutilizar las aguas regeneradas, aun contando con colector de retorno.

Los aspectos ambientales que dan fe de una auténtica sostenibilidad urbana:

INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD MEDIO AMBIENTE URBANO	
Aspectos ambientales desarrollados en el Programa	
EL CICLO INTEGRAL DEL AGUA	LA EDUCACIÓN AMBIENTAL Y LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA
LA MOVILIDAD URBANA	LA PROTECCIÓN DE LA FLORA Y FAUNA URBANAS
EL USO RACIONAL Y EFICIENTE DE LA ENERGÍA	LA CALIDAD DEL AIRE
LA PROTECCIÓN CONTRA LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	LA GESTIÓN DE LOS RESIDUOS URBANOS
LA MEJORA DEL PAISAJE Y ZONAS VERDES	

están ausentes del documento de planificación o insuficientemente abordados.

Lo exiguo del espacio urbano y la ausencia de políticas sostenibles en Cádiz hacen que sea un ciudad muy ineficiente y en términos de huella ecológica necesite 90,84 veces su espacio, según el último Informe del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino, con un déficit ambiental muy severo.

El documento parte de una proyección económica ya equivocada, que el crecimiento económico de la ciudad se mantendría en un 2% anual. La destrucción de puestos de trabajo, el aumento del paro, el cierre de comercios,... son la referencia cotidiana con la que nos topamos, por lo que el modelo de ciudad que se propone debería incorporar las herramientas para sacarnos de la crisis, sin falsas expectativas. Es verdad que la ciudad ha presenciado la casi desaparición del sector industrial, como en su día vio el declive pesquero, pero tendría que diseñar un modelo de desarrollo que no se basara exclusivamente en el turismo y los servicios. Éstos últimos son ya el 90% del total y se prevé que llegarán al 95%, pero habría que impulsar otros sectores creativos de riqueza y de progreso; la oferta cultural y universitaria es muy importante, así como todo lo relacionado con la rehabilitación de edificios. Los “espacios de oportunidad” que ofrece la Zona Franca renovada y el espacio de Astilleros deberían ser semilleros de iniciativas empresariales ambientalmente limpias y tecnológicamente avanzadas. De no preparar esta transición, las anunciadas pérdidas de Tabacalera-Altadis y de Navantia pueden ser la vuelta de tuerca a la falta de expectativas laborales y sociales, acentuando la diáspora y envejecimiento de la población.

ACTUACIONES PUNTUALES

- **Santibáñez AP-SA-01.**- La construcción del aparcamiento y del balneario es totalmente incompatible con la conservación del Parque Natural por la posible afluencia masiva de visitantes y su impacto negativo sobre el medio natural.
- **Molino del Río Arillo AP-SA-02.**- Estamos de acuerdo con la rehabilitación del molino para crear un museo, siempre que no afecte de manera negativa a la zona circundante y se potencie el acceso de visitantes a través de transporte público.
- **Puerta de la Caleta AP-CA-9.**- La urbanización de los espacios libres no debe desvirtuar este espacio urbano y se debe integrar perfectamente en el entorno paisajístico de la Caleta.
- **Castillo de San Sebastián AP-CA-10.**- No estamos de acuerdo con el ensanchamiento del acceso actual, porque provocará un impacto que desvirtuará el acceso actual y tendrá un negativo impacto sobre el paisaje de la Caleta.
- **Museo del Carnaval AP-CA-11.**- No estamos de acuerdo con la construcción de un edificio que altere el estilo arquitectónico, la fisonomía y el entorno circundante. El aparcamiento subterráneo debe llevar un porcentaje de plazas reservado para residentes en el barrio de la Viña.
- **Museo de las Cortes de Cádiz AP-CA-13.**- La mejora y adecuación del museo debe llevarse a cabo con extremo cuidado, sin alterar los numerosos elementos arquitectónicos, tanto interiores como externos, en un edificio protegido.
- **Jardín Botánico AP-CA-19.**- Estamos de acuerdo con esta actuación siempre que se conserven y restauren la antigua puerta de dicho jardín en la calle Santa Rosalía junto con otros elementos arquitectónicos de interés.
- **Avenida Descubrimiento AP-CA-27.**- La reordenación de las construcciones y la construcción de los equipamientos previstos, en ningún caso deben sobrepasar las cinco plantas y deben integrarse de manera armoniosa en el entorno urbano que las rodean.

-Parador Hotel Atlántico. Estamos radicalmente en contra de que se enajenen superficies públicas para erigir hoteles de lujo privados. El nuevo edificio del hotel no se integra a nivel paisajístico en el entorno, máxime sí se tiene en cuenta que el eje Alameda-Parque Genovés-Hotel Atlántico-Caleta es uno de los paisajes urbanos más representativos del casco histórico.

- **Banco de España AP-EX-03.-** Estamos en total desacuerdo con el derribo del antiguo Banco de España, pues es una de las construcciones modernas más elegantes de Cádiz.

- **Subdelegación del Gobierno AP-EX-04.-** En el solar de la Subdelegación del Gobierno, hoy demolida, sería mucho más ventajoso para la ciudad la creación de una zona verde en este espacio y el traslado de las dependencias proyectadas al edificio de la Audiencia Provincial que, entendemos, debe ser conservado.

- **Residencia Tiempo Libre AP-EX-19.-** La rehabilitación de la residencia debe realizarse sin alterar la estructura del edificio, ni modificar el aspecto exterior del conjunto arquitectónico. Es asimismo imprescindible que su uso siga teniendo un marcado carácter social

- **Hospital Puerta del Mar.-** Las viviendas previstas en los terrenos del Hospital Puerta del Mar deben ser de tipo protegidas y preferiblemente de alquiler.

- **Equipamiento Matadero AP-EX-41.-** No estamos de acuerdo con la creación de un centro parroquial, creemos que en su lugar sería mejor para los vecinos de la zona situar en este espacio un Centro de Salud o una Zona Verde.

- **Equipamiento 2 Manuel de la Pinta AP-ZF-02.-** No estamos de acuerdo con la creación del Palacio Metropolitano de Espectáculos, que a nuestro criterio conllevará un uso taurino en su interior.

- **Equipamiento Frente Marítimo Zona Franca AP-UE-ZF-16-01.-** No estamos de acuerdo con este equipamiento que supone la invasión de la Zona de Dominio Marítimo Terrestre y un impacto irreparable sobre el medio natural de la Bahía de Cádiz.

- **Equipamiento Náutico Frente Marítimo Zona Franca AP-UE-ZF-16-02.-** Somos partidarios del mantenimiento, remodelación y modernización del actual club náutico, que debe seguir manteniendo su carácter social. No estamos de acuerdo con la creación de nuevas infraestructuras náuticas que sigan impactando medioambientalmente sobre la bahía; máxime cuando se proyectan otros espacios para esta misma actividad.

- **Viviendas Frente Marítimo Zona Franca AP-UE-ZF-16-04.-** No estamos de acuerdo con la creación de este nuevo espacio porque supone la invasión de la Zona de Dominio Marítimo Terrestre y un impacto irreparable sobre el medio natural de la Bahía de Cádiz. Se trata de un espacio catalogado como Lugar de Interés Comunitario (“Fondos Marinos de Bahía de Cádiz”, LIC ES 61200009), hecho que se oculta en los planos de ordenación.

- **Viviendas para jóvenes.-** Pensamos que la creación de una zona residencial exclusivamente para jóvenes supone un elemento de discriminación con respecto a otros sectores desfavorecidos en el acceso a la vivienda. Como alternativa, proponemos la creación de un censo de viviendas vacías, que puedan ser puestas en régimen de alquiler a través de una política de incentivos por parte de las administraciones públicas; y que dentro de esta política de incentivar el alquiler a nivel general, los jóvenes puedan recibir ayudas económicas de dichas administraciones para acceder a los alquileres.

Sevilla 26 de octubre de 2011