

DESARROLLO DE UN PLAN DE OBRAS EN EL PUERTO DE CÁDIZ

Por MARCIANO MARTINEZ CATENA,

Ingeniero de Caminos e Ingeniero Director del Puerto de Cádiz.

El título basta para dar idea de la importancia del trabajo que vamos a dar a conocer a nuestros lectores en el presente y sucesivos artículos. Este primero reseña lo que constituye tan interesante plan de obras, las cuales se describirán en los siguientes.

I

Preámbulo.

En 1946 y 1947 se inició por el Ministerio de Obras Públicas un vasto Plan Nacional de Obras Portuarias.

Nuestros puertos, que en su construcción y explotación se beneficiaron del gran impulso que el Conde de Guadalhorce imprimió a las obras públicas en la tercera década de este siglo, sufrieron con posterioridad no sólo una etapa de inacción constructiva y renovadora por falta de recursos económicos, sino también un mayor agotamiento y destrucción de sus instalaciones, causadas por explotaciones intensivas y forzosas durante esta etapa de inacción.

La falta de recursos económicos en plazo prolongado, unida a la escasez de materias primas necesarias y materiales de construcción, dificultades en el transporte y carencia de medios auxiliares, tan vitales en las obras marítimas, condujeron a una situación realmente grave en los puertos españoles que, por las circunstancias apuntadas, había que explotar de forma rudimentaria, con el consiguiente quebranto para la economía nacional.

Esta situación general, común a todas las obras públicas españolas, se agravó en algunos puertos con las destrucciones producidas en ellos por nuestra Guerra de Liberación. Y se prolongó en todos con las etapas subsiguientes de segunda guerra mundial, y bloqueos, diplomático y económico, que España sufrió después de ella.

En estas circunstancias, los organismos rectores de los puertos eran materialmente impotentes para corregir deficiencias tan graves. Y el Ministerio de Obras Públicas, con los pequeños recursos disponibles, sólo podía ayudarles cubriendo las más perentorias y accidentales necesidades. Sabia, prudente y obligada fué, pues, la iniciación de una política nacional tendente a corregir esta grave situación de carácter general.

El puerto de Cádiz era uno más de los que se encontraban en deplorable estado. Y su ya difícil situación vino a agravarse con la catastrófica explotación

que asoló a Cádiz en agosto de 1947, y que en el puerto destruyó las pocas instalaciones que tenía en uso.

El Gobierno, dentro del Plan Nacional Portuario, acordó impulsar las obras del puerto de Cádiz.

En 1949 quedó ultimado un Plan integral de Ordenación de este puerto, y desde 1950 se viene trabajando en su desarrollo, cuya sucinta exposición para la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS es el objeto de este trabajo.

* * *

En el plano núm. 1 se representa la situación del puerto de Cádiz en 1948, antes de iniciarse el Plan de Obras. Su simple observación acusa una obra a medio hacer. Y así era, en efecto, al término de la que pudiéramos llamar constructiva etapa Guadalhorce, y esta obra, a medio hacer, fué materialmente esquilada en la larga etapa de inacción posterior.

En el puerto de Cádiz no habían podido construirse las necesarias obras de abrigo; sus dársenas no tenían el calado debido; faltaban muelles, y en los construidos había que ordenar y establecer los Servicios necesarios para una buena explotación.

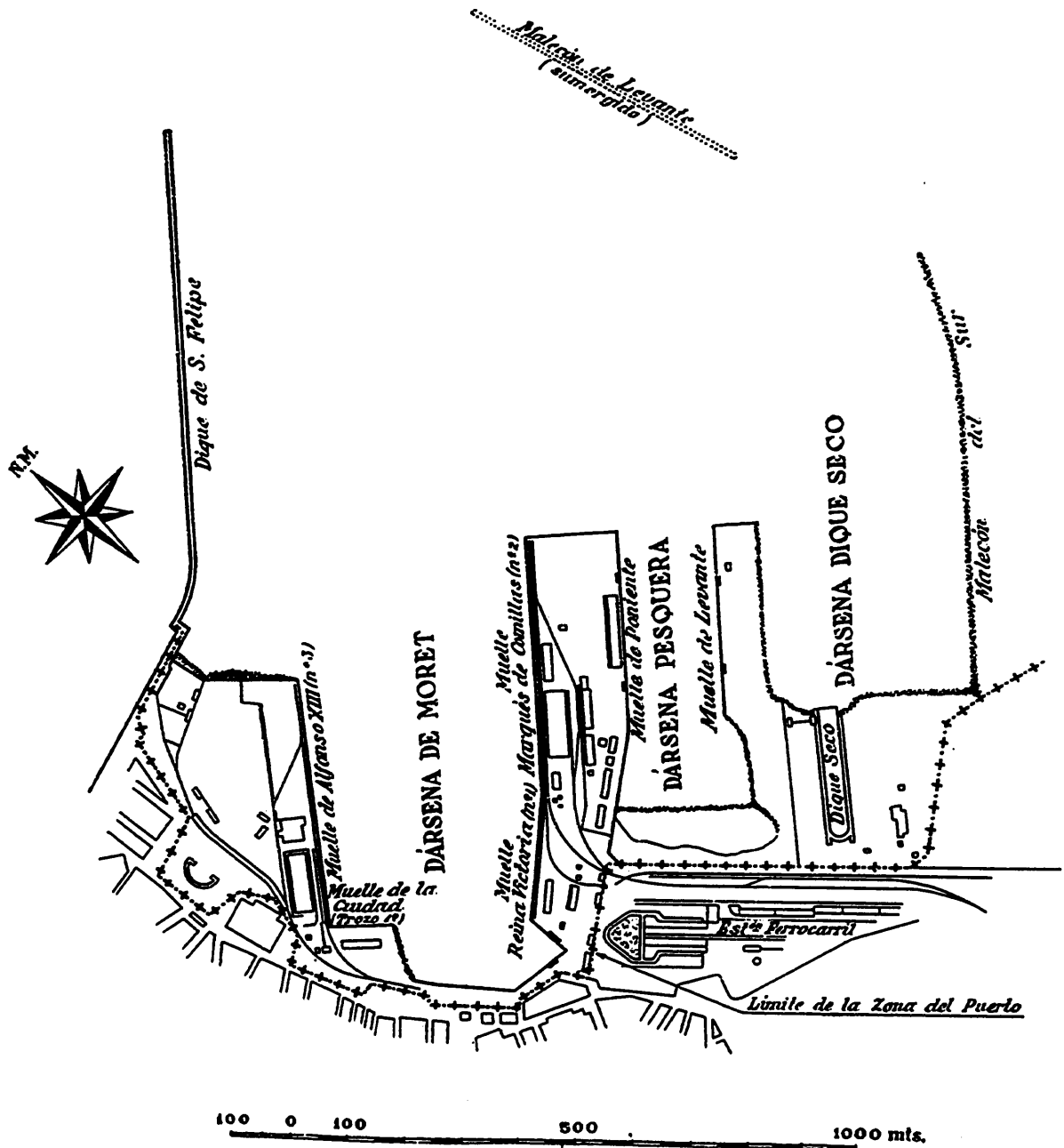
En estas instalaciones, de forma entremezclada, se desarrollaban los tráficos de pasajeros, carga general y pescado fresco. Todo ello de forma obligada por la falta material de sitio y medios; pero también con la secuela de desorden, lentitud y encarecimiento.

El Dique Seco de Nuestra Señora del Rosario, capaz para embarcaciones de más de 30 000 toneladas, el mayor de España, se encontraba prácticamente terminado y sin poderse explotar porque la dársena en que estaba emplazado carecía de calado suficiente y no tenía muelle alguno.

En estas circunstancias, el Plan de Obras y Servicios a realizar no podía circunscribirse a una faceta de la explotación del puerto, ni a una mejora de determinado sector, ni a una modernización de sus Servicios; como todo era necesario, el Plan forzosamente había de tener el carácter de integral, afectando al conjunto y a cada una de sus partes y detalles.

PUERTO DE CADIZ

SITUACION EN 31 DICIEMBRE 1948



PLANO NÚM. I.

Plan general redactado en 1949.

En el plano núm. 2 se representa la ordenación general que, redactada en 1949 y sancionada por el Ministerio de Obras Públicas, viene desarrollándose desde 1950.

Con la base fundamental de aprovechamiento máximo de las construcciones existentes, el Plan afectaba al conjunto de obras clásicas en un puerto:

- a) Obras de abrigo.
- b) Dragados en la zona de flotación.
- c) Ordenación integral de la zona de servicios.

Y la planificación general se dispuso para cubrir las necesidades derivadas de los cuatro tráficos característicos del puerto de Cádiz, a cuyo efecto la zona de Servicios quedó dividida en cuatro sectores, completamente separados, para su correcta explotación, mediante la ordenación adecuada en armonía con el tráfico que en ellos había de desarrollarse. Estos cuatro sectores son:

- Sector Trasatlántico = Tráfico de pasajeros.
Sector Comercial = Tráfico de mercancías.
Sector Pesquero = Tráfico de pescado.
Sector de Reparaciones = Tráfico del Dique Seco.

Conjugando y armonizando las bases señaladas, se llegó al Plan general que figura en el plano, con el que, para Cádiz, quedó resuelto el clásico problema portuario de ofrecer una zona adecuada que es nudo de conexión de los transportes marítimos y terrestres, con las debidas instalaciones y facilidades para ambos.

Así como la zona de Servicios quedó dividida en los cuatro sectores indicados, la zona de Flotación comprendía sólo tres dársenas:

Dársena del Dique Seco = Dragada a 9,50 m. en B.M.V.E., con muelles de este calado, para el servicio del sector de Reparaciones.

Dársena Pesquera = Dragada a 6,00 m. en B.M.V.E., para el servicio del sector Pesquero.

Dársena de Moret = Dragada a 10,00 m. en B.M.V.E., con muelles de este calado, para el servicio de los sectores Comercial y Trasatlántico.

Estas tres dársenas unidas al antepuerto, dragado a 10,00 m. en B.M.V.E., integran la zona de Flotación del puerto de Cádiz.

El conjunto está limitado y abrigado por los diques de San Felipe y de Levante, entre cuyos morros queda una bocana de acceso al puerto de 350,00 metros de anchura.

La superficie total de la zona de Servicios es de 45 hectáreas.

La superficie total de la zona de Flotación es de 125 hectáreas.

La longitud total de las obras de abrigo es de 2 850,00 metros.

La longitud total de línea de atraque es de 3 200,00 metros.

La realización de este Plan general suponía, en síntesis, lo siguiente:

A) Inversión de 250 millones de pesetas en la construcción de 2 kilómetros de diques de abrigo.

B) Inversión de 145 millones de pesetas en el dragado de 6 millones de metros cúbicos.

C) Inversión de 100 millones de pesetas en la construcción de nuevos muelles con línea de atraque de 1 200 m. y superficie de 11 Ha.

D) Inversión de 100 millones de pesetas en la construcción e instalación de toda clase de obras y servicios sobre muelles (vías, pavimentos, edificios, armamento, alumbrado, etc.).

Las inversiones y construcciones de los apartados C y D están prácticamente realizadas. Las de los apartados A y B se han realizado en un 20 y un 40 por 100, respectivamente, y continúan en la actualidad.

Ordenación integral de la zona de Servicios.

En la concepción y desarrollo del Plan de Obras hemos pretendido que el orden, en sus más amplias acepciones gramaticales, lo presida todo, por estimar que sin él, muy a ultranza mantenido en todos y cada uno de los detalles, la instalación complejísima que es un puerto adolecerá de básicos y graves defectos.

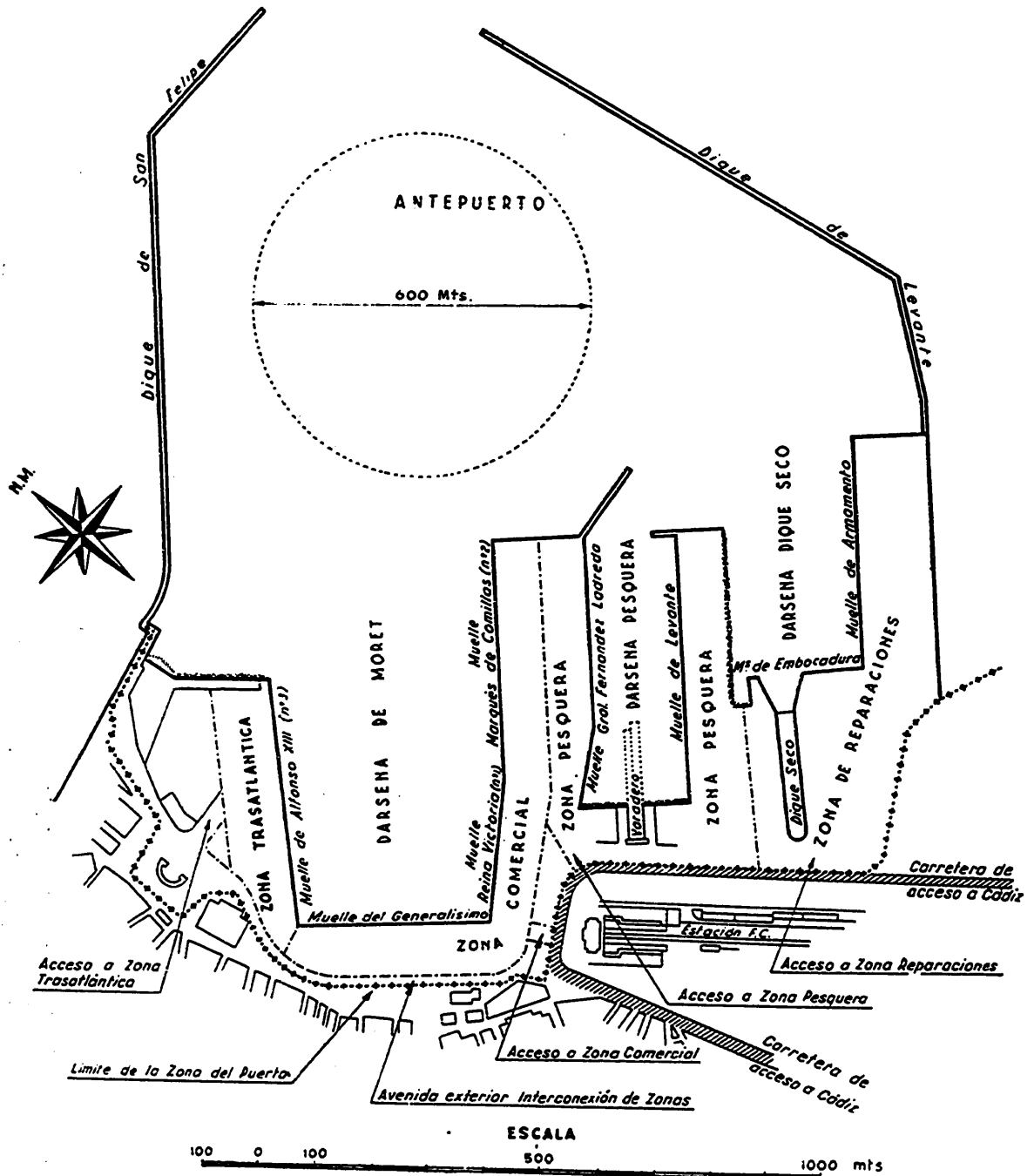
Sobre todo en el momento de su explotación, en la que hay, en todos los puertos, y singularmente en los españoles, una anárquica tendencia al desorden por parte de muchos usuarios, que conduce a una lentitud y encarecimiento de las operaciones, que sólo puede corregirse con una previsión correctamente ordenada y mantenida con decisión y energía en beneficio del interés general.

De aquí la reiteración que de esta palabra y sus derivadas hacemos en este trabajo.

Hemos expuesto cómo la zona de Servicios queda dividida en cuatro sectores en los que se desarrollan los cuatro tráficos característicos del puerto de Cádiz, con líneas de atraque respectivas que constituyen sus accesos marítimos. Los accesos terrestres a estos sectores, tanto carreteros como ferroviarios,

PUERTO DE CADIZ

ORDENACIÓN GENERAL PROYECTADA EN 1949



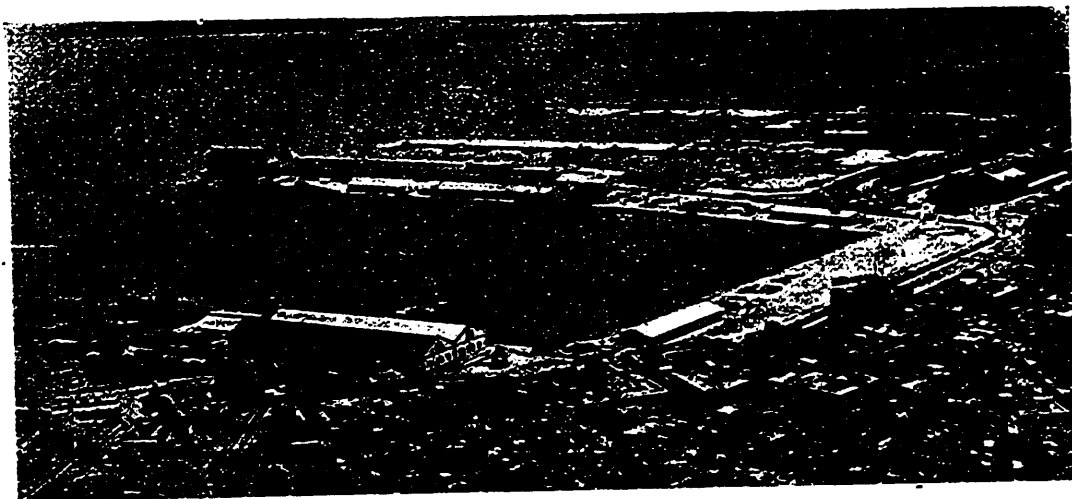
PLANO NÚM. 2.

igual que en todos los puertos, han jugado un papel fundamental en la planificación general que nos ocupa.

Y ello es perfectamente natural, pues si importante es una independencia y separación de tráficos, habilitando los sectores necesarios, es básico y fundamental que los accesos terrestres a estos sectores estén perfectamente resueltos, porque por ellos han de llegar y salir del puerto todos los transportes terrestres. No se deben crear embotellamientos por una viciosa disposición.

público a los mismos, medida de carácter universal, legal y razonable; pero bastante impopular en muchos puertos españoles, por una errónea tradición de utilizar como paseos públicos las zonas de Servicios portuarios, con la secuela muy actual de robos, destrozos, etc., que tanto perjudican y preocupan al comercio mundial y tanto desprestigian al puerto en que se producen.

Los puertos tienen altas funciones de carácter nacional; su destino es específico; cuesta mucho dinero su construcción y es cara su explotación; por



Panorámica del Puerto, en 1952: en curso de ejecución el Plan de Obras. Puede apreciarse la inexistencia de diques de abrigo. En primer plano la dársena de Moret con la zona comercial terminada de ordenar. En segundo plano las dársenas pesqueras y del dique seco en plena transformación.

En el aspecto ferroviario, dos ramales de la estación del ferrocarril cubren el servicio, haciéndose las interconexiones entre sectores en zonas acotadas y cercadas.

En el aspecto carretero, cada sector tiene su acceso, quedando todos interconectados con una avenida de cintura que, fuera de verjas, delimita la zona de Servicios, permitiendo el tránsito de unas zonas a otras sin salir de la jurisdicción del puerto.

Dos importantes principios de carácter general se han hecho efectivos con esta disposición:

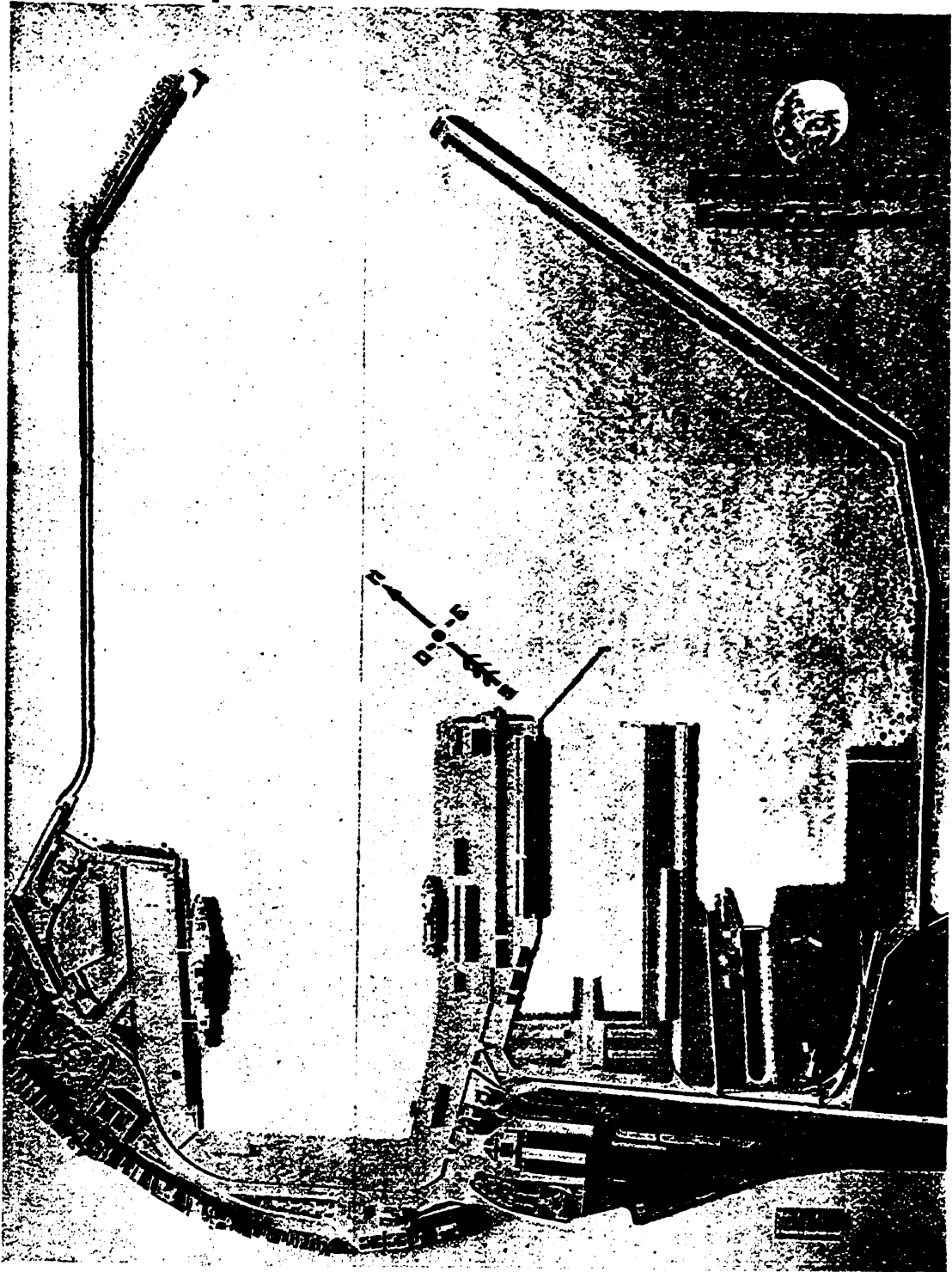
Es el primero la unidad e independencia de la zona de Servicios del puerto. El hecho legal de que los puertos son de interés nacional, obliga a una sumisión a ellos de los intereses regionales, locales o particulares, lo que, ilógicamente, no siempre es aceptado de buen grado.

Es el segundo la separación en sectores de la zona de Servicios y la cerca y control de acceso

ellos pasan cientos de miles de toneladas de mercancías de extraordinario valor. Como consecuencia, su ordenación general, fundamento de una buena explotación, es básica y trascendental, y se le ha dado extraordinaria importancia en el Plan que nos ocupa.

Como síntesis, señalamos a continuación las normas básicas que han presidido la ordenación general de la zona de Servicios:

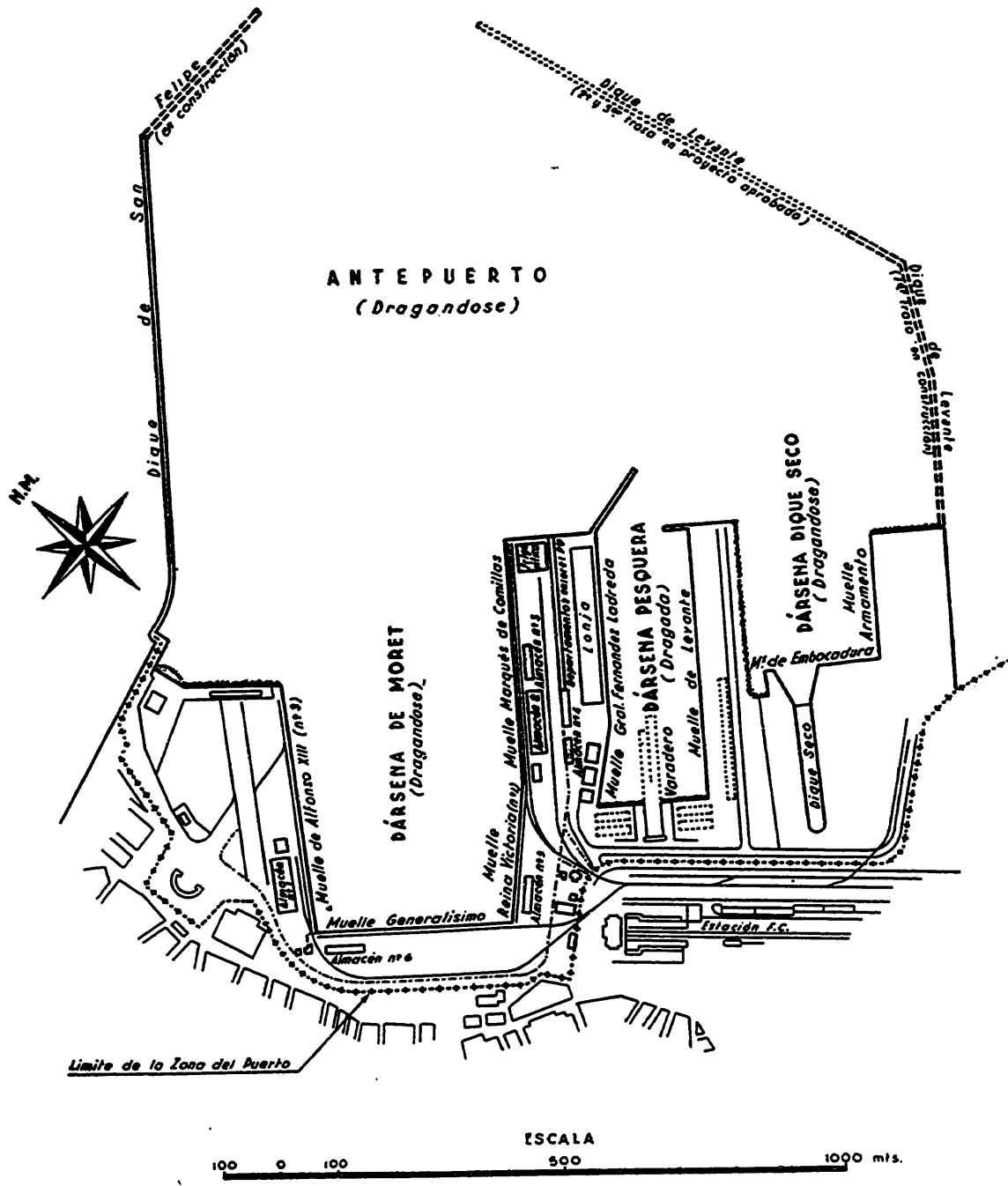
- a) Unidad e independencia del conjunto, para lograr una explotación autónoma.
- b) División del conjunto en tantos sectores como tráficos diferentes tiene el puerto.
- c) Dotar a cada sector de los necesarios accesos terrestres sin interferencias mutuas.
- d) Interconexión, con vías periféricas exteriores, de los diferentes sectores y accesos.



Aspecto general del Puerto de Cádiz, cuando se termine el Plan de Obras en ejecución.

PUERTO DE CADIZ

SITUACIÓN EN 1956



PLANO NÚM. 3.

Una vez producida esta Ordenación general, se ha realizado el acondicionamiento de cada sector en consonancia con las normas clásicas de ingeniería portuaria para el tráfico que ha de soportar.

Mucho se ha logrado ya de esta ordenación: su detalle lo analizamos seguidamente, y el conjunto de realizaciones puede ser apreciado en el plano número 3 con la situación actual del puerto, al compararlo con la situación de 1948.

La longitud de línea de atraque disponible en 1948 era de 2 kilómetros y hoy es de 3,2.

Los sectores Comercial, Pesquero y de Reparaciones están prácticamente terminados y en plena explotación.

Intensamente se trabaja en la actualidad en las obras de abrigo y dragados, de lo que hay bastante realizado, que deberán quedar terminados en 1959.

Es decir, que a los diez años de la concepción y proyecto del Plan de conjunto, que nos ocupa, se habrá transformado éste en realidad.

(Continuará.)

