

CARRETERA DIRECTA HUELVA-CADIZ (*)

Por LUIS MARTINEZ IZQUIERDO

Dr. Ing. de Caminos, Canales y Puertos.
Licenciado en Ciencias Exactas.

En nuestro número de febrero pasado se publicó el informe elaborado en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos sobre los problemas del coto de Doñana, entre los cuales el de la carretera Huelva-Cádiz tiene singular relieve. En el presente artículo se exponen diferentes enfoques sobre dicho tema.

La carretera directa Huelva-Cádiz puede formar parte de la carretera periférica costera del Parque Nacional de Doñana, una vez que la franja litoral, actualmente de propiedad privada, haya sido incorporada al *Parque Nacional*, eliminándose totalmente así el peligro de urbanizaciones.

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos ha redactado un informe sobre los problemas del Parque Nacional de Doñana, de fecha 24 de noviembre de 1976, y que ha publicado la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS en febrero de 1977.

Sólo alabanzas puede merecer la actitud del Colegio ante un problema de este tipo que ha saltado al plano nacional. Evidentemente, el Parque Nacional de Doñana, una de las mayores reservas biológicas que quedan en Europa, merece la máxima claridad de enjuiciamiento, basada en una información lo más objetiva posible. La formación de una Comisión a escala nacional es, sin duda, el procedimiento para llegar a soluciones, sin intuiciones ni cargas emocionales, alcanzando así a una síntesis en donde se han recogido, se puede decir, la mayor parte de los datos y examinados los distintos aspectos del problema.

Dada nuestra formación, se echa de menos un resumen de la información estadística que sin duda manejó la Comisión, pero así el informe queda enfocado con el matiz cualitativo que la problemática de la ecología preconiza.

Por otro lado, la publicación del informe en la REVISTA DE OBRAS PUBLICAS, dentro del tradicional espíritu científico, técnico y económico de la Revista, permite un enfoque, que analizando con más detalle el aspecto socioeconómico de las provincias de Huelva y Cádiz, se llegue a una solución de convergencia en que garantizando la integridad del Parque Nacional se satisfaga la legítima necesidad de la unión directa de ambas provincias.

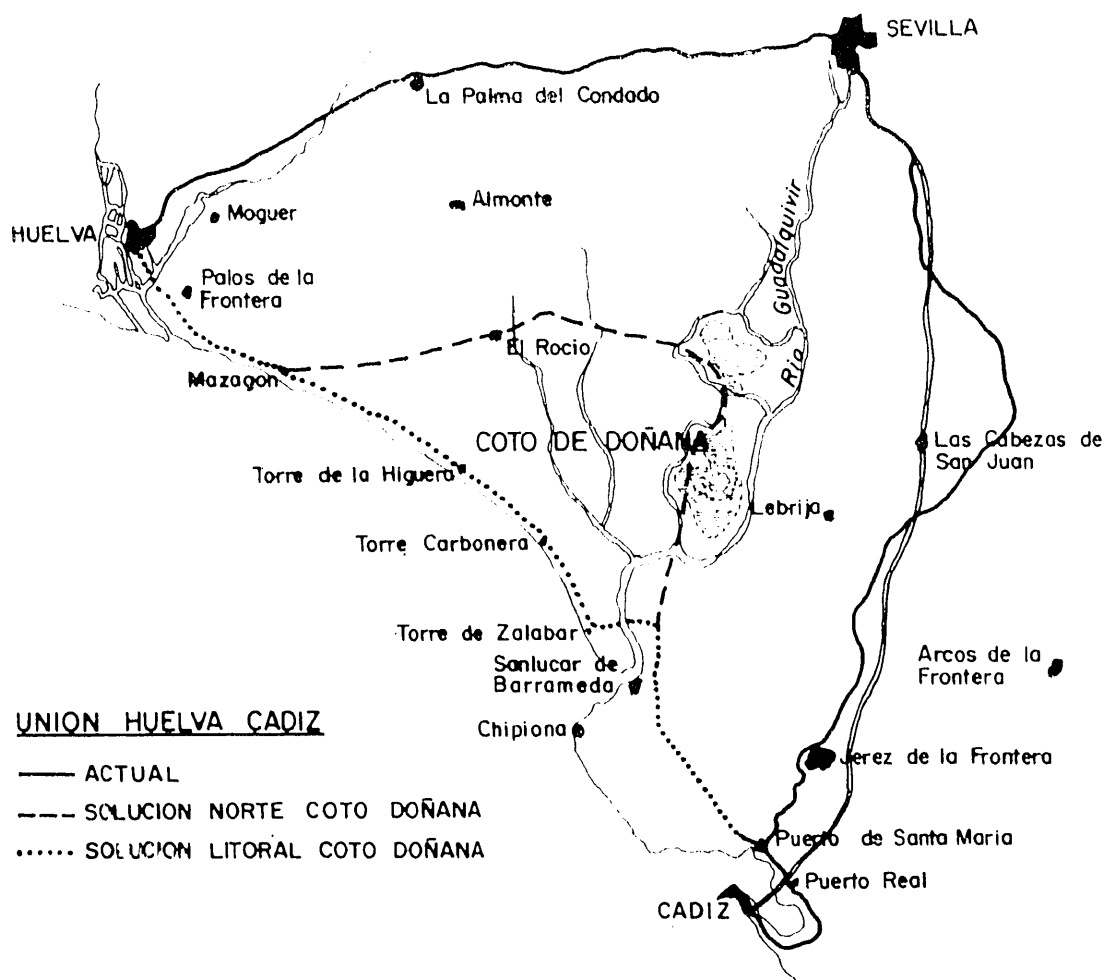
Realmente, los compañeros de la Comisión han actuado como verdaderos caballeros andantes, rompiendo una lanza por la intangibilidad del Parque Nacional de Doñana, y ante los ojos de los españoles, el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos está imbuido por la supremacía del ideal ecológico sobre los valores económicos, con un espíritu quijotesco del mejor sabor del siglo XVII.

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta revista hasta el 31 de agosto de 1977.

Acertadamente se indica que la existencia del Coto de Doñana se debe a su aislamiento. En efecto, son muy pocos los españoles que lo conocen, incluso para los habitantes de una provincia como Cádiz, vecina del Parque. Realmente como Parque Nacional esta situación no puede continuar; hoy es un verdadero coto cerrado para muy pocas personas. Un parque Nacional, por su propia naturaleza, debe estar abierto al público. Como es lógico, la declaración de Parque Nacional implica la protección del Estado, "favoreciendo su acceso por vías de comunicación adecuadas y hacer que se respete la belleza natural de un paisaje, la riqueza de su fauna y de su flora y las peculiaridades, geológicas e hidrológicas que encierre, evitando su destrucción, de terreno o desfiguración".

Por ello, y para aumentar el conocimiento nacional del Parque, aunque sea a vista de pájaro, se publican en las páginas que siguen tres fotografías, tomadas desde helicóptero el 18 de febrero de 1976, siguiendo la traza de la carretera litoral del Parque. En el mapa puede verse su situación. La primera recoge, parcialmente la urbanización de Torre de la Higuera, con el límite del Coto. En las dos siguientes se observa la playa en primer término, una zona en donde hay vegetación, y más al interior, las arenas de las dunas vivas.

El informe rechaza la carretera directa Huelva-Cádiz, basándose en razones



técnicas y en las consecuencias que las posibles urbanizaciones puedan producir en la ecología.

En primer lugar, duda de la necesidad real de la carretera directa, y se dice: "parece necesaria, aunque no se ha demostrado en ningún estudio su justificación económica".

Es una pena que la Comisión no haya conocido estos estudios que existen.

Por ello, y para aclarar este punto fundamental se hacen unas consideraciones muy elementales por otra parte.

Es evidente que cualquier estudio de una nueva carretera tiene que basarse en las condiciones demográficas, económicas y de desarrollo de las dos áreas a unir.

La población y su variación en diez años es:

Provincias	Población provincial			Población capital		
	1970	1960	Incremento	1970	1960	Incremento
Huelva ...	403.000	405.000	— 2.000	96.000	75.000	19.000
Cádiz	879.000	813.000	66.000	134.000	115.000	21.000
<i>Suma ...</i>	1.282.000	1.218.000	64.000	230.000	190.000	40.000

Se advierte el crecimiento de la población en la provincia de Cádiz, y en Huelva, la concentración en la capital.

Pero la comunicación no es sólo de Cádiz capital, sino del área metropolitana con Huelva.

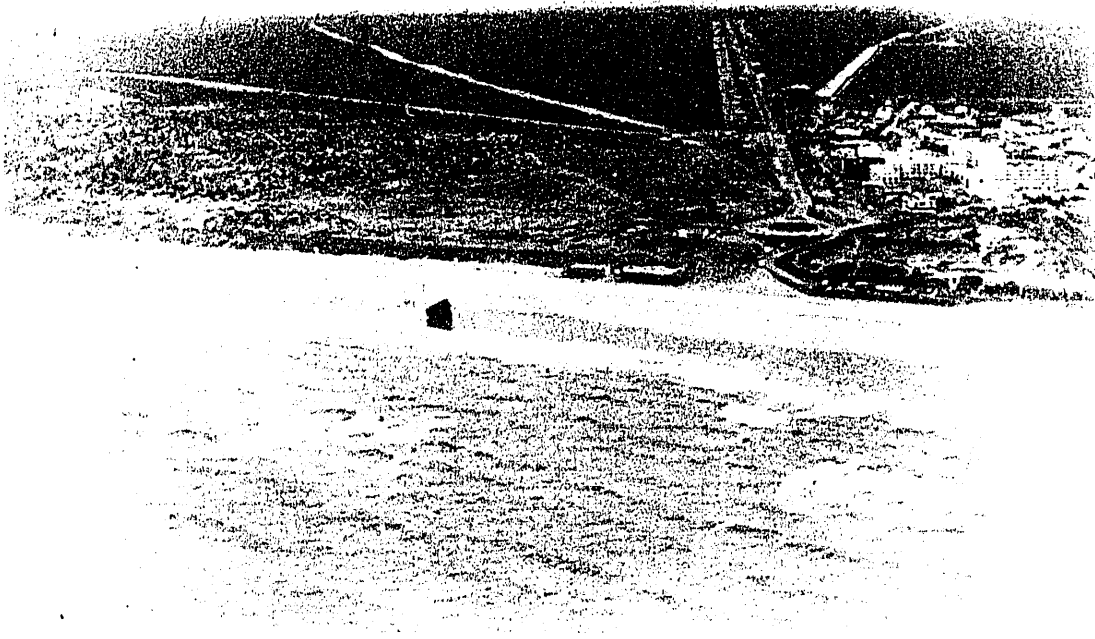
El área metropolitana, como puede apreciarse en el mapa, comprende los municipios de Cádiz, Jerez, San Fernando, El Puerto de Santa María, Sanlúcar de Barrameda, Rota, Puerto Real y Chipiona, con una superficie de 2.085 Km² y una población en 1970 de 482.000 habitantes, con una densidad de 231 habitantes por kilómetro cuadrado.

De modo que la carretera directa unirá dos áreas con una población total (1970):

Huelva capital	96.000
Area Metropolitana de Cádiz	482.000
TOTAL	578.000 habitantes

Efectivamente, y en cuanto a las características económicas, ambas provincias son en parte análogas con agricultura, pesca y refinerías de petróleo.

Pero también es cierto que la bahía de Cádiz posee la mayor concentración de construcción naval de España, con tres factorías, y una de ellas, la de Puerto Real, de Astilleros Españoles, está dotada con un dique capaz para construir buques de un millón de toneladas de peso muerto. En este dique, terminado en 1974, se puso a flote, en 1975, el petrolero "Aragón" de 236.000 toneladas de peso muerto, primero producido.



Torre de la Higuera.

Esta industria naval complementa la petroquímica de Huelva, que tiene el polo de desarrollo de mayor empuje de Andalucía.

Con estos datos y por analogía a las carreteras litorales españolas en regiones de parecidas características, no es aventurado suponer que en la carretera directa, de haber estado construida en 1976, su tráfico medio anual (IMD) hubiera sido por lo menos de 1.000 vehículos/día, de los cuales se supone que 900 hubieran sido turistas y 100 camiones.

Admitida esta hipótesis ya es fácil calcular la economía que para los españoles hubiese supuesto esta carretera, que se compara con la actual Huelva-Sevilla-Cádiz y la solución norte de Doñana que preconiza el informe.

Considerando un coste de 5 ptas./Km turismo y 5 ptas./Tm/Km de camión de 10 Tm:

Tráfico anual de $900 \times 365 = 328.500$ turistas

Tráfico anual de $100 \times 365 = 36.500$ camiones

Suma 365.000 vehículos

Empleando para el paso del Guadalquivir cuatro transbordadores de 75.000.000 de ptas./unidad (300.000.000 de pesetas en total), capaces para turistas, camiones y autocares; trabajando en dos turnos con cinco hombres de tripulación por trans-

bordadores, dos hombres en cada muelle y 500.000 ptas./año/persona, teniendo en cuenta un 10 por 100 de interés y amortización de transbordador en diez años:

Coste anual de transbordadores: 135.900.000 ptas.

El peaje correspondiente para cubrir gastos sería: para turismo, 225 ptas.; para camión o autocar, 1.700 ptas.

En la solución directa Huelva-Cádiz la economía por turismo es de 255 ptas., y por vehículo pesado, 3.000 ptas.

El importe total es de 135.962.500 ptas.

El tráfico Km/añual tiene un coste de 3.467.500 ptas./Km.



Torre Carbonera.

Aplicando las cifras anteriores se llega a los resultados:

Solución	Km	Reducción Km	Coste tráfico añual (ptas.)	Economía (ptas.)
Huelva-Sevilla-Cádiz	227	—	787.122.500	—
Huelva-Norte Doñana	163	64	701.102.500	86.020.000
Huelva-Cádiz directa	133	94	597.077.500	190.045.000

Es también interesante evaluar el adelanto en viaje de turismo:

TIEMPO DE RECORRIDO

Huelva-Sevilla-Cádiz:

Huelva-Sevilla (94 Km autovía = $V_m = 81$ Km/h)	1 - 10	
Travesía Sevilla	10	
Sevilla-Cádiz (133 Km N-IV y puente bahía, $VM = 73$ Km/h) =	1 - 50	3 - 10

Huelva-Norte Doñana-Cádiz:

Carretera (163 Km = $V_m = 67$ Km/h)	2 - 25	
Travesía Guadalquivir	30	2 - 55

Huelva-Cádiz-directa:

Carretera (133 Km = $V_m = 67$ Km/h)	2 - 00	
Travesía Guadalquivir	30	2 - 30

Vemos que por la solución directa se adelantan cuarenta minutos, mientras que por Huelva-Norte Doñana-Cádiz, quince minutos.

Este estudio elemental prueba que la solución directa Huelva-Cádiz es necesaria, y producirá como mínimo una economía anual de 190.000.000 de ptas. y un ahorro de tiempo para los automóviles de turismo de cuarenta minutos frente a la situación actual.

España no es un país rico, y no podemos permitirnos el lujo de perder 190.000.000 de ptas. al año. Ni mantener incomunicadas dos provincias vecinas, dificultando su legítimo desarrollo.



Torre de Talabar.

Las objeciones técnicas del informe a la construcción de la carretera litoral realmente no son demasiado graves, y pueden resolverse ingenierilmente.

La solución norte del Parque Nacional para una nueva carretera de unión de las dos provincias está enfocada justamente desde el punto de vista de la escasez del tráfico local de ambas capitales. Se ha demostrado que este tráfico requiere una carretera directa. Esto no quiere decir que la carretera periférica norte no sea necesaria.

En efecto, el desarrollo de aquella zona por los regadíos y, en general, de ambas provincias, dentro del marco general del triángulo Huelva-Sevilla-Cádiz, requerirá su construcción, pero a más largo plazo.

De todo lo anterior parece deducirse que se infravalora en el informe del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Por el contrario, se reafirma ahora lo que ya se indicó al principio de este artículo: su labor de síntesis de un problema tan complejo, ya que es meritorio encuadrar sus aspectos tan varios en una exposición forzosamente breve.

El principal valor que en relación con la carretera directa Huelva-Cádiz tiene, es destacar con claridad meridiana un aspecto no demasiado conocido de la realidad, y es que el Parque Nacional de Doñana no comprende sino una reducida fracción de la franja costera. En esta franja de un kilómetro de profundidad solamente 3,5 Km están calificados como Parque Nacional, pero la propiedad es privada. En el resto, hasta 28 Km, desde Torre de la Higuera hasta la margen derecha del Guadalquivir, no hay afectación al Parque, y la propiedad privada es absoluta.

Es incuestionable que lo que sí puede dañar de una manera irremediable al medio ambiente es la proliferación de urbanizaciones costeras.

Pero por tratarse de una zona de propiedad privada, nada impedirá que surjan promotores, construyan una carretera de servicio y se levanten las temidas urbanizaciones.

Por ello, la solución de la carretera directa Huelva-Cádiz salvará esta situación, ya que el Estado previamente tendrá que incluir dentro del Parque Nacional la zona actualmente de propiedad privada, ya sea por expropiación, por permuta o compra. Entonces podrá construirse con toda garantía la carretera que cumplirá una misión de acceso al Parque. Será un camino grandemente atractivo, que, además del paisaje marino en un lado, permitirá al público contemplar en el lado opuesto las maravillosas dunas móviles únicas en Europa.

La solución que preconiza el informe de incorporar al Parque la franja litoral sin construir la carretera, mirada de una manera realista, no es viable a corto plazo. Faltará una causa inmediata, que puede ser la carretera. Es una solución inmovilista, y en un régimen pluralista de liberalismo económico, lleva aparejado el enorme riesgo de que en un plazo más breve se desencadene la iniciativa privada.

Es un riesgo muy real para el Parque Nacional de Doñana. La carretera directa Huelva-Cádiz también entraña un riesgo ecológico, pero mucho menor, pues será construida por el Estado con todas las garantías.

Es de desear que estas líneas contribuyan a aclarar la situación, reduciendo radicalismos, ya que han intentado demostrar que las dos posturas opuestas tienen mucho de común.