

El Medio Ambiente Costero

J. Javier Díez González

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Licenciado en Farmacia

Promoción 1969

Director del Departamento de Ordenación al Territorio de Urbanismo y Medio Ambiente de la T.T.S. de Madrid

Podría sentirse el profano tentado a suponer que el Medio Ambiente entra a formar parte de nuestra Ingeniería Civil en épocas muy recientes, ya doblegado este siglo, y vinculadamente a los movimientos ambientalistas de última hora. Y ello por dos razones, por una creciente insensibilidad y concienciación de los ingenieros de caminos, canales y puertos respecto de los problemas que les son más propios, los del territorio y del medio ambiente, y por una actitud de defensa del orden establecido que se nos impone como categoría y que, erróneamente, tiende a colocarnos frente a esos movimientos; la segunda deriva, ciertamente, de la primera y, ambas, de nuestra crecientemente deficiente formación integral.

Durante el tiempo que la Ingeniería Civil dependió en su formación inicial de la Escuela Especial y en la continuada de su ejercicio profesional muy ligado a la Administración Pública su conciencia de actuación sobre el territorio y el medio ambiente quedaba suficientemente salvaguardada con carácter general. La modificación sustancial producida en ambos casos a mediados de este siglo pudo tener efectos positivos en muchos aspectos pero supuso, con la intensificación en la formación técnica y especializada, la rotura del cordón umbilical con la Administración, lo que afectó claramente a su conciencia de profesional del territorio de carácter generalista. Ciertamente todos los planes de estudio posteriores han expuesto con carácter programático su defensa del carácter generalista del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, pero lo han concretado muy deficientemente por diversas razones. Así, junto a la profundización exitosa en los campos de las materias pretecnológicas y básicas, y en los de las tecnológicas de carácter microestructural y estructural, se ha ido deslizando nuestra profesión con carácter general, en su formación académica y en su ejercicio, hacia una pérdida progresiva de la perspectiva ambiental y territorial, con la pérdida de sensibilidad ambientalista que ello conlleva; y eso se manifiesta no sólo por acción sino también, y esto es lo más grave, por omisión.

Las consecuencias de ambos procesos complementarios y casi paralelos, el formativo en la Escuela (acentuado, paradójicamente, desde su incorporación a la Universidad), y el funcional durante el ejercicio profesional desde la acentuación de la especialización, han sido pues la reducción del sentido generalista de la profesión frente al especialismo, el abandono del objetivo funcional frente al material en los proyectos y el desinterés por la formación integral (que se extiende a los dos períodos del formativo y el profesional) frente a la tecnocrática. Todo lo cual converge en la consideración nostálgica, cuando no anacrónica, de la realidad que siempre le fue más intrínseca al Ingeniero Civil: la del medio ambiente y el territorio. No creo necesario aclarar sin embargo que aquella realidad, y la que hoy nos golpea ante nuestra incongruente perplejidad, difieren en razón de la evolución sociodemográfica y económica, diferencia que sin embargo sólo afecta a lo accidental de la misma. Pero aparece así ante la sociedad una imagen de la Ingeniería Civil más que despreocupada, avasalladora del entorno territorial (que eso es nuestro medio ambiente objetivable) cuando su razón de ser y sus objetivos profesionales finales son precisamente, o debieran ser, y más allá que su estricta protección y defensa, su transformación hacia la vertebración y el mejoramiento. Y eso ocurre a pesar de que se mantienen algunas, o muchas, actitudes individuales e incluso sectoriales en defensa de posiciones llamadas ambientalistas y hasta "ecologistas", pero que escasamente se compadecen casi nunca con un auténtico ambientalismo en la ingeniería civil. Razón por la que son incapaces de redimirla a este respecto.

En efecto, este reciente ecologismo, aparecido a remolque y con los tics de los ecologistas sectoriales y más o menos radicales, más bien es consecuencia del oportunismo e incluso de la especulación profesional; y no puede postergar, a pesar de su brillo mediático y de su ruido medrador, a quienes han seguido manteniendo y desarrollando los criterios auténticamente ambientales y territoriales que siempre caracterizaron la ingeniería civil en España desde su origen. Porque el medio

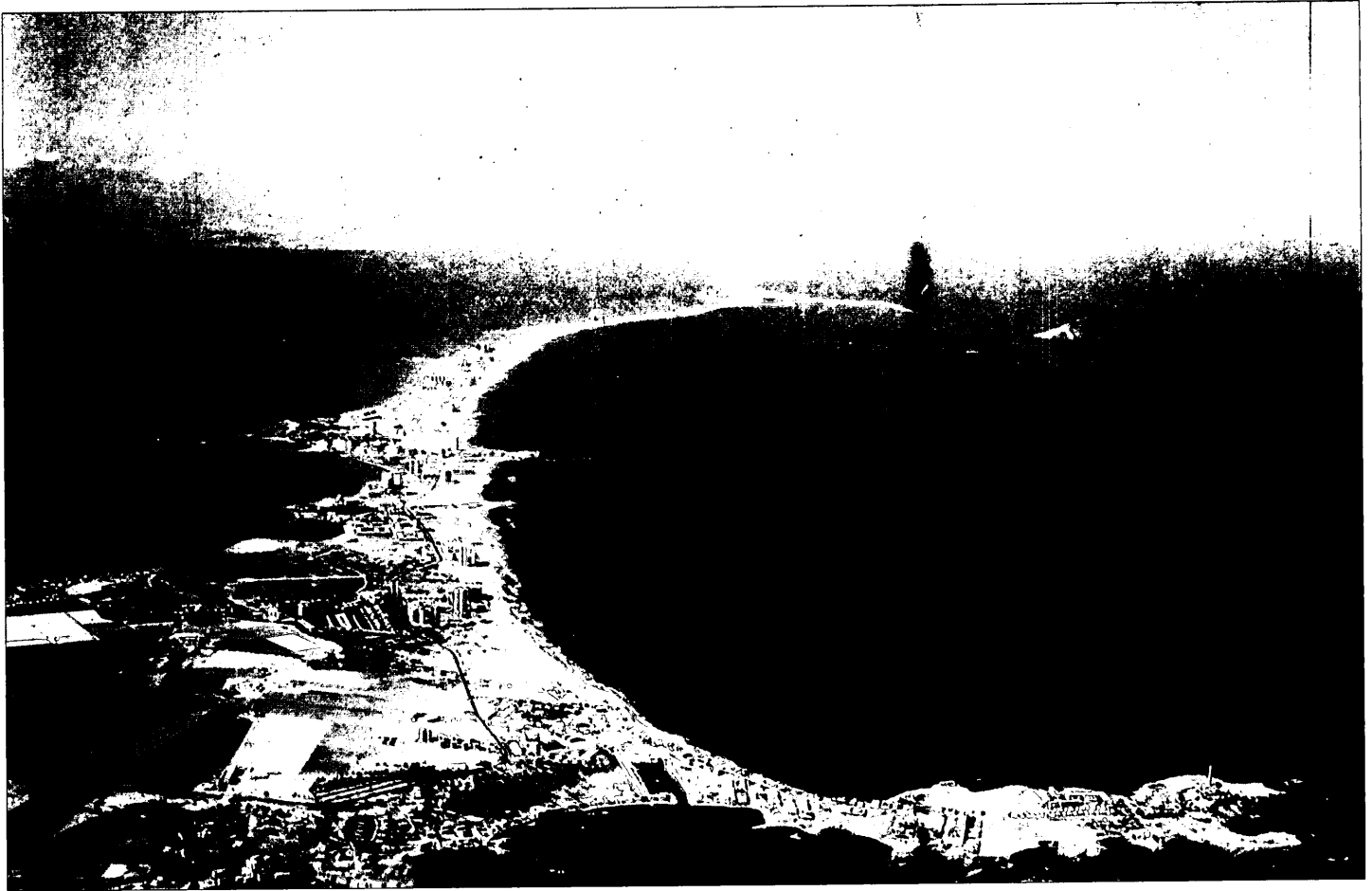


Figura 1. Ejemplo de degradación y de recuperación. La degradación sigue abrumadoramente manifiesta. La recuperación no es tan perceptible pero el saneamiento de las riberas del mar Menor es una gran actuación de la ingeniería costera española.

ambiente no es una superestructura del sistema productivo y de servicios; es un "apriori" kantiano en nuestra actividad. Y sólo asumiéndolo así, en la línea de la "acción junto al pensamiento y para la función", se puede elevar, más allá que preservar, la calidad ambiental.

Ciertamente el medio costero ha tardado mucho tiempo en ser objeto de la ocupación y el desarrollo con carácter general, como prueba que, hasta el siglo pasado, el desequilibrio poblacional entre centro y periferia en la Península fuese el inverso que el actual; y ello a pesar de su mayor calidad ambiental (clima, productividad del suelo, proximidad a interacción con el mar...). Pero es que tales calidades no siempre fueron explotables, por la limitación impuesta por el peligro de agresiones desde el mar y el de propagación de epidemias en ambientes húmedos y templados. En ese siglo ambos peligros fueron erradicados, y a ello contribuyó notablemente la transformación territorial de las costas planas que perdieron gran parte de sus humedales y de sus lagunas litorales. (Precisamente la crítica que hoy se haría de tal desaparición sería radicalmente negativa, sin la percepción de las incongruencias que ese radi-

calismo conlleva). Es por ello que, y sobre todo en razón de nuestra peculiar evolución política en el siglo XIX y, principalmente, en el XX, la ocupación intensiva costera no se produjo hasta bien iniciado este que ahora acaba; y bajo circunstancias no las mejores para realizarla con los criterios del correcto desarrollo del territorio y del medio ambiente.

Circunstancias no sólo de tipo político interno, sino de aislamiento y autocracia que afectó a los propias actividades profesionales. Y ello a pesar de individualidades pioneras en el mundo en el campo de la ingeniería en la zona costera: porque aquí se abordó por primera vez una teoría de diques coherente, y una doctrina para el conocimiento sistematizado de las formas costeras; y este fue el país que con más generalidad requirió de puertos exteriores con impactos costeros, y que antes se planteó, bien que en individualidades, su problema y sus correcciones; y donde aún se encabeza el progreso en el diseño "ambiental", el que introduce el medio ambiente, a través de sus parámetros relevantes, como variable intrínseca y funcional en el diseño; pero siempre, y es lamentable decirlo pero enorgullece nuestra sensibilidad ambiental al considerarlo



Figura 2. Ocupación urbana de la franja costera: Donosti sobre el tómbolo y los arenales de la ría del Urumea.

dado el poco propicio "ambiente", en razón de individualidades.

La primera ocupación de la franja costera fue así laxa y, consecuentemente, extensiva y respetuosa, con transformaciones del medio que deben considerarse positivas en su saldo neto, aunque supusieran algunas pérdidas ambientales indeseables más en razón de la falta de criterios conocidos que de la insensibilidad ambiental. No se puede incluir aquí a las infraestructuras portuarias que, por su naturaleza y la de nuestras costas, son inevitables y afectan a la mejora del conjunto del territorio aunque aparezcan singularmente nocivas para su entorno costero. Estas infraestructuras han sido durante todo el siglo XIX y primer tercio del actual de relativamente limitada significación ambiental negativa, y a pesar de su naturaleza y ubicación "exteriores" casi generales, dadas sus reducidas dimensiones e impactos consecuentes. Por ello, y a pesar de la proliferación de puertos artificiales en el litoral con impactos inmediatos en sus playas, su repercusión ambiental negativa no fue motivo de alarma hasta más adelante cuando las necesidades del transporte y el desarrollo amplificaron notablemen-

te la escala de las actuaciones infraestructurales en su número y dimensiones.

La posterior expansión de algunos puertos ya no fue efectivamente tan limitada; y tampoco tan respetuosa ni sensible. Pero mucho más grave fue la segunda fase de ocupación costera coincidente con la eclosión del turismo como nuestra primera y casi única fuente de recursos financieros y económicos. Es entonces, ya rebasado el medio siglo cuando las transformaciones antropogénicas del medio costero aparecen insensibles al mismo y netamente degradadoras, si no destructoras. Y ello con la colaboración necesaria de nuestra profesión, entre otras aunque destacada entre ellas. Se produce entonces la gran paradoja de que en muchas zonas costeras la ocupación intensiva al reclamo de recursos turísticos singulares prescinde de la preservación de éstos entre sus objetivos, lo que conduce a las conocidas auténticas catástrofes ambientales actuales de nuestras costas.

Afortunadamente siempre hubo entre nosotros los "Pepito Grillo" que mantuvieron la conciencia de la inestabilidad constitutiva del medio costero, lo que ha permitido que siempre hu-



Figura 3. Ocupación agrícola del medio costero (Ribera baja de Valencia) inundada por causa de la sobreelevación del mar durante la gota fría que destruyó la presa de Tous (Santa Irene de 1982).

quiera una cierta salvaguardia de sus últimos reductos: la permanencia del dominio público y la necesidad del conocimiento adecuado del clima y dinámica marinas. España es el primer país con una "red" de observación del oleaje; y ya tiene, aunque tardía respecto de su reclamo, una "red de mareógrafos"; España tiene una Ley de Costas modélica, sobre todo en su exposición de motivos que establece juridicidad, aunque adolezca de un concepto clave como es el del deslinde, "claramente insuficiente y ambiguo", entre otros problemas, fruto probablemente de la deficiente transmisión de la naturaleza de los procesos litorales desde "el ingeniero experto" al "jurídico redactor". España es el primer país con un plan de costas global, bien que sesgado en razón de las diferenciales potenciales de influencia de los diferentes poderes políticos, con objeto de recuperar o mejorar el borde costero, bien que con algunas ideas equivocadas sobre su contaminación y su sostenibilidad (en efecto, ni la piedra vertida contamina ni el dragado y verti-

do de arenas es inocuo; y la sostenibilidad no solo es criterio que afecte a la ocupación de la franja costera, a la presión urbanística, a la preservación de los recursos costeros...; afecta también al ritmo, forma y ordenación de los dragados de las arenas regeneradoras y a la forma, ritmo y ordenación de su vertido regenerador). En todo ello lo positivo supera con creces lo perjudicial, "colateral" y generalmente producto de un insuficiente análisis criteriológico. Y aunque España debe agradecerse (y en lo correspondiente reprobárselo) a esta profesión centenaria, ello no debe cegarnos y permitirnos ignorar que a pesar de todo no lo estamos haciendo bien: ni por la significación numérica de los ingenieros sensibles a los problemas, ni por nuestro empeño individual ni colectivo, ni por el valor de nuestras instituciones corporativas, ni por nuestra preparación, conocimientos, criterio y dignidad. Y hay que hacer mucho más y mejor, incluso para alcanzar el rigor y dignidad de nuestros primeros y seculares predecesores. ●