

La costa catalana*



José Fernández Pérez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Ex director general de Costas (2004-2008)

Resumen

Sobre determinados tramos de la costa catalana se han implantado numerosas estructuras marítimas e instalaciones de todo tipo, con un notable efecto perturbador en su funcionamiento dinámico.

Por esa razón, más allá de la complejidad técnica de los problemas existentes, el reto consiste en poner en marcha un auténtico proceso integrado de planificación territorial y gestión de actuaciones, con participación efectiva de todos los actores involucrados, públicos y privados, sostenible, al servicio del interés general, y con visión de largo plazo, teniendo presentes los efectos del cambio climático.

Palabras clave

Gestión integrada, erosión de la costa, dinámica sedimentaria, efectos del cambio climático, artificialización del litoral

Abstract

Numerous maritime structures and installations of all type have been placed in certain sections of the Catalan coast and have notably disturbed the coastal dynamics.

For this reason, over and above the technical complexity posed by existing problems, the main challenge consists in the introduction of a truly integrated territorial planning process and action management with the effective participation of all the public and private agents involved, while ensuring sustainability, services of general interest and a long-term vision in view of the effects of climate change.

Keywords

Integrated management, coastal erosion, sediment dynamics, effects of climate change, coastal artificialization

1. Descripción general

Algo más de la mitad de la costa catalana está integrada por amplias alineaciones de costa baja y arenosa, donde se encuentran sus principales playas y zonas turísticas, entre las que se sitúan los tramos abruptos, acantilados y rocosos, en los que se encajan numerosas y pequeñas calas arenosas formadas por los sedimentos arrastrados por las rieras y los pequeños cauces que alcanzan la costa.

Los patrones de funcionamiento natural de estas últimas unidades producen pequeños tramos de costa que son casi independientes entre sí, de tal forma que las actuaciones que se realicen en un punto apenas dejen sentir su influencia en los inmediatamente adyacentes.

Gracias al importante peso relativo de los tramos abruptos y rocosos, difícilmente accesibles, más de la mitad de la costa catalana presenta un buen estado de conservación, si bien la fuerte presión que soporta el resto obliga a una gestión muy

exigente para preservar su naturalidad y su funcionamiento natural, pues casi todos sus humedales y sistemas dunares presentan un notable grado de deterioro, que es preciso detener y revertir, en lo posible, y sus playas sufren graves problemas de regresión e inestabilidad.

Son estos tramos de costa baja y arenosa los que se encuentran ahora salpicados de multitud de infraestructuras marítimas y ocupaciones de todo tipo, que se han ido implantando gradualmente desde hace casi un siglo como consecuencia del desarrollo económico e industrial, y principalmente el producido por la ciudad de Barcelona y su entorno urbano inmediato, y eso es un factor que ahora condiciona en gran medida su gestión con criterios sostenibles y racionales.

Por ejemplo, en el litoral de Tarragona y en El Maresme, la vía del ferrocarril discurre a escasos metros del mar en largas alineaciones, se han construido importantes instalaciones industriales, como la central nuclear de Vandellós, centrales térmicas,

* Este es el sexto de una serie de artículos sobre gestión de costas.

Los anteriores se publicaron en los números 3549, 3551, 3553, 3555 y 3556 de la ROP



Barceloneta



CN Vandellòs

las industrias entre Barcelona y Badalona, o las instalaciones de Radio Liberty en la Playa de Pals (ya derruidas, afortunadamente), existe además un amplio conjunto de puertos deportivos a lo largo de toda la costa, y numerosas urbanizaciones se extienden hasta el mismo borde del mar.

2. Problemática actual

Como ocurre en otras zonas costeras en las que existen largas alineaciones de playas, el déficit de aportación de los sedimentos que las alimentan es la causa inmediata que explica la erosión que sufre, y los efectos del cambio climático son los que agravan aún más la progresiva desaparición de las playas.

Los tramos de costa constituidos por materiales sueltos dependen de la aportación de estos materiales desde los cauces, pero si estos están regulados, o sufren extracciones de áridos para otros fines, el litoral no recibirá la cantidad suficiente de sedimentos para mantener las playas en equilibrio. Pero si además los sedimentos presentes se acumulan junto a las estructuras marítimas al ser retenidos por ellas, y luego la urbanización avanza sobre la nueva superficie creada, quedarán inmovilizados bajo la edificación, y ya no podrán alimentar los tramos de costa a los que estaban destinados.

Este es, a grandes rasgos, el principal problema que enfrenta la gestión de la costa catalana, a causa del continuo goteo de instalaciones de todo tipo sobre la costa, que se ha producido sin haber sido objeto de la necesaria planificación territorial teniendo en cuenta el modo de funcionamiento integral de la costa.

Los tramos de costa afectados son principalmente las playas aisladas de cierta entidad, como las de Lloret, San Feliu de Guíxols, o Calonge-Palamós, entre otras, y los constituidos por materiales sueltos, es decir, las alineaciones de playa y los deltas. En Tarragona: el Baix Camp, el Tarragonés, y el Baix Penedés; en Barcelona: el Sur del Garraf, el Delta del Llobregat y El Maresme; y en Girona: El Empordá.

Estos tramos constituyen unidades litorales complejas, de manera que cualquier actuación en un punto puede tener consecuencias casi inmediatas en los adyacentes, e incluso en los situados lejos y, por esa razón, la implantación de cualquier infraestructura marítima, o cualquier otra actuación, debe ser analizada y decidida bajo la perspectiva que ofrece la visión de conjunto y la comprensión de su funcionamiento integral.

Sin embargo, y posiblemente por la falta de conocimiento, en su día, sobre el modo de funcionamiento de los procesos litorales, se fueron construyendo numerosos puertos deportivos, y otras estructuras marítimas e instalaciones que provocaban importantes acumulaciones de arena a un lado, y graves problemas de erosión de playas por el otro, lo que a su vez obligaba a construir espigones para tratar de detenerla, pero aunque eso resolviese el problema en un punto, lo trasladaba hacia otros más allá, y así sucesivamente, hasta que largos tramos de costa quedaron totalmente artificializados por interminables campos de espigones, sin que al final se recuperaran las playas como se pretendía.

Por otra parte, como ya se ha señalado, la presencia de importantes industrias e infraestructuras sobre la costa catalana,



Cambrils



Camí ronda Alt Ampordà

y especialmente el ferrocarril, ha creado una situación muy difícilmente reversible que rigidiza y condiciona mucho una ordenación sostenible y racional del litoral, pues al tiempo que impide, o dificulta enormemente, el acceso de las personas a la ribera del mar para su disfrute, detrae un espacio que resulta esencial para usos más apropiados, y además obliga a luchar contra la creciente amenaza de invasión por el mar que sufren.

Y, por último, hay que tener en cuenta que además de la fuerte demanda de costa, y especialmente de playas, que genera el turismo, existe una gran masa de población residente, sobre todo en torno a las grandes ciudades, como Barcelona y su área metropolitana, que también exige, por tradición y por derecho, amplios espacios abiertos para su disfrute junto al mar, y eso obliga a los poderes públicos a ponerlos a su disposición de una forma satisfactoria.

3. Los retos de la gestión de la costa

Los retos consisten en hacer frente de forma simultánea e integrada a los problemas referidos, lo cual tiene una complejidad técnica considerable, que se agrava porque el paso del tiempo empeora la situación, precisamente a causa de las exigentes y apremiantes condiciones que impone el cambio climático, que obliga a plantear soluciones radicales, adaptadas a cada caso concreto, desde una perspectiva espacial amplia y un enfoque a largo plazo.

En primer lugar, es preciso concretar una estrategia para identificar cuáles podrían ser las fuentes para el suministro estable de sedimentos, ajenas a la dinámica sedimentaria, fuentes terrestres o marinas, pues ante el déficit de aportación por los

cauces, y los efectos cada vez más exigentes del cambio climático, es preciso conocer si es posible disponer de recursos adicionales a los que la naturaleza proporciona, para decidir qué tramos se pueden mantener de forma sostenible, y cuáles serán inevitablemente erosionados.

Pero, al mismo tiempo, es preciso apostar por un sistema de gestión y movilización integral de la arena presente en toda la costa, llevándola desde donde se acumula en exceso hasta donde existe déficit, con objeto de que sea distribuida y colocada adecuadamente allí donde sea preciso para asegurar la existencia de una anchura de playa suficiente, y además tratar de evitar que se pierda en los sumideros de sedimentos durante su deriva a lo largo de la costa. Es decir, habría que establecer un completo sistema de trasvases de arena, extrayéndola tanto de los lugares de acumulación junto a las estructuras marítimas, como de las retenidas en las propias dársenas portuarias, si tienen las características adecuadas.

Esto plantea importantes problemas de decisión, pues se trataría de un conjunto de actuaciones que se deben coordinar en tramos litorales muy amplios y que afectan a numerosos actores: distintos municipios con su propia visión y su propia problemática, numerosos titulares de puertos deportivos, cada uno con sus propios intereses y problemas, etc.

Por otra parte, es preciso también enfrentar de forma adecuada los problemas puntuales que provocan las infraestructuras marítimas, especialmente los puertos deportivos, sobre las playas de su entorno inmediato, que a veces sufren fuertes basculamientos que producen el estrechamiento de la playa en

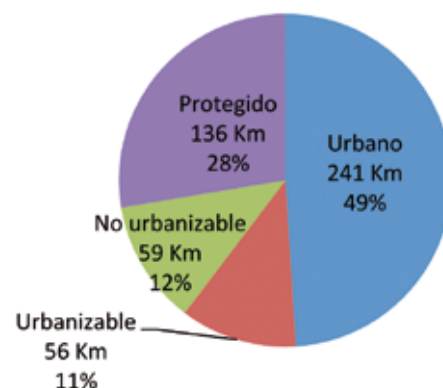
Estado de la costa



Tipo de costa



Suelo junto a la costa

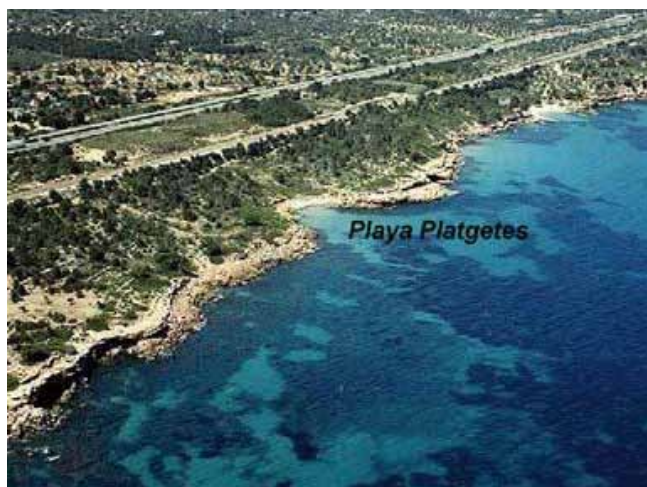


algunos puntos, con los correspondientes daños en los paseos marítimos y otros equipamientos situados junto a la playa.

Y también es preciso afrontar el problema derivado de la incorrecta, aunque en muchos casos legal, ocupación de los espacios junto al mar y del propio dominio público marítimo-terrestre, por todo tipo de instalaciones, edificaciones e infraestructuras (entre ellas, el propio ferrocarril), públicas y privadas, al que es preciso hacer frente de una manera distinta a como hasta ahora se ha hecho, es decir, sin aceptar de forma complaciente que esas ocupaciones son irreversibles, puesto que ahora los efectos del cambio climático hacen insostenible una estrategia que se limite a proteger, o a reparar y restaurar

cada vez, con fondos públicos, los daños producidos por el oleaje y el mar, puesto que cada vez serán más severos y frecuentes.

Todo ello plantea no solo unos complejos problemas técnicos, sino sobre todo la necesidad de realizar una profunda revisión de la ordenación territorial de todo el litoral, con objeto de dar el adecuado soporte normativo e instrumental a las profundas transformaciones que es preciso afrontar para dar una respuesta adecuada, y sostenible, a las numerosas actuaciones que exige la solución de los problemas que sufre la costa mediante su gestión integral, y la necesaria adaptación a los efectos derivados del cambio climático.



Ferrocarril junto a la costa Baix Ebre



Ferrocarril del Maresme



Montgat



Pals

Así, cabe preguntarse si la actual distribución de los puertos deportivos es compatible con la gestión sostenible de los importantes problemas y distorsiones que causan a la dinámica sedimentaria, y si es viable que interioricen en sus costes de explotación los efectos que producen sobre la costa. O si resulta necesario eliminar o reubicar muchas edificaciones cuyo mantenimiento o protección resultan inviables. O si no sería preciso plantearse incluso un traslado de la vía férrea ante las crecientes necesidades de protección por su proximidad a un borde litoral sometido a una fuerte regresión.

Pero además, entre los retos hay que destacar la necesidad de plantear un sistema de gestión que permita que los costes que estas actuaciones requieren puedan repartirse adecuadamente entre todos los actores concernidos y afectados, Administraciones Públicas y entidades privadas, de forma razonablemente adaptada al papel que juega cada cual, y a sus respectivas competencias, en el caso de las primeras.

4. La situación actual

La costa catalana posee un potente y eficaz instrumento de ordenación integral del litoral, el PDUSC, que ha jugado un importante papel para detener lo que hasta hace poco parecía un imparable proceso de colmatación de la costa, pero que ahora debería ser adaptado a las actuales circunstancias en amplios tramos del litoral de Cataluña, en los que hay que enfrentarse a unos procesos de erosión y daños a la costa que se están agudizando progresivamente.

Esa adaptación debe llevar aparejada la instrumentación de sistemas de gestión también integrados, en los que pueda

asegurarse la participación efectiva de todos los actores concernidos, públicos y privados. En ese sentido, si bien la Administración Autonómica tiene plena capacidad para ello, debe incorporarse también a este proceso la Administración General del Estado, a causa de sus competencias en materia de costas, en el mar territorial, y en los puertos de interés general. Y eso solo puede realizarse, por el momento, mediante los mecanismos voluntarios de colaboración y cooperación entre las Administraciones Públicas, para hacer efectiva una gestión realmente integral de la costa.

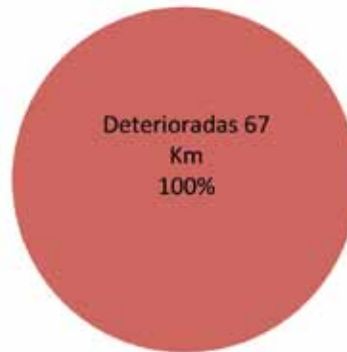
Existen ejemplos que acreditan una gestión razonablemente eficaz de la problemática en algunos lugares de la costa. Por ejemplo, se ha dado una respuesta razonable a las necesidades de la población de la ciudad de Barcelona, pues desde principios de los años 90, el litoral de Barcelona, entre el Puerto y el Besós, ha sido objeto de una transformación que se ha basado, primero en recuperar amplios espacios antes ocupados por industrias y otras edificaciones para dotar los espacios libres públicos y el paseo marítimo, y luego en construir un conjunto de playas encajadas y parcialmente abrigadas, mediante un sistema de espigones que retiene el importante volumen de arena aportado.

Al ser playas de reducida longitud son bastante estables en planta y los pequeños basculamientos que sufren se pueden compensar con facilidad y coste reducido. Y su estabilidad transversal es también razonable, aunque exige su mantenimiento a base de aportaciones periódicas de arena, que desde hace unos años se producen de forma regular, y con el acuerdo de todos los actores involucrados.

Estado de las playas



Estado de las dunas



Estado de los humedales



5. Conclusión

El actual y nuevo marco normativo estatal no es precisamente el más apropiado para hacer frente, con criterios sostenibles, al servicio del interés general y visión a largo plazo, a la problemática que sufre la costa, pues ha sido diseñado precisamente para lo contrario.

Pero eso no quiere decir que la Administración Autonómica, si realmente apuesta por una gestión bajo aquella perspectiva, no pueda poner en marcha un proceso como aquel, incluso con la colaboración y participación de la Administración General del Estado. **ROP**

Suelo junto a las playas



Playa Zoo



Puerto Premiá Retención de arena