



# El interminable infortunio de la regeneración de Portmán

**SALVADOR GARCÍA-AYLLÓN VEINTIMILLA**

Director del Departamento de Ingeniería Minera y Civil de la UPCT

**P**ortmán es posiblemente en la actualidad uno de los mayores desastres medioambientales sin resolver de Europa. Tener una mina a cielo abierto vertiendo estériles a la costa podría tener su coherencia histórica en una sociedad carente de conciencia ecológica como la del siglo XIX (no en vano toda la comarca está agujereada por minas). Que esto sucediese durante la segunda mitad del siglo XX solo se puede entender en el contexto de posguerra de un país muy empobrecido, que necesitaba movilizar todos sus recursos económicos como fuera. Aun así, estirar esa coyuntura hasta entrada la década de los noventa fue una injusticia para el pueblo de Portmán.

Se puede decir, por tanto (salvando controversias jurídicas sobre la responsabilidad patrimonial que ya quedaron deslindadas en los tribunales hace años), que el todo país está en deuda con este pueblo.

Esta deuda se ha intentado saldar desde las administraciones públicas de muchas maneras en las últimas décadas. Desde intentos fallidos por conseguir que alguna empresa privada financiara la regeneración de la bahía valorizando aquellos subproductos mineros, hasta distintos proyectos públicos nunca ejecutados de recuperación ambiental y puesta en valor de la zona (con infografías incluidas).

De los muchos intentos que ha habido en los últimos 30 años desde que se cerró el Lavadero Roberto, el más factible fue sin duda la obra licitada en 2015, cuando el Ministerio, de manera coordinada con la CARM, redactó un ambicioso proyecto de recuperación ambiental de la bahía basado en los consensos de 2006, que incluía un puerto deportivo que gestionaría la administración regional.

Es verdad que el proyecto solo recuperaba la línea de costa hasta la mitad de

su ubicación original, pero se trataba de una regeneración en el término integral de la palabra, que incluía además una puesta en valor de toda la zona con la recuperación del extinto puerto pesquero que los residuos mineros sepultaron. Esto le daba al pueblo una oportunidad de resarcirse socioeconómicamente de alguna manera del perjuicio de tantas décadas, y tener un futuro a través del turismo (y es que Portmán tiene el único club náutico de la Región, y posiblemente de España, que no tiene puerto).

Sin embargo, lo que hizo a este intento el más relevante de los muchos que ha habido no fue la redacción de un proyecto más (que eso en euros es 'peccata minuta'). Lo meritorio fue que las autoridades regionales supieron moverse por los despachos de Madrid para que el Ministerio lo tramitase administrativa y medioambientalmente y, sobre todo, que el Consejo de Ministros lo metiera en presupuestos y licitara la obra por 60 millones. Y eso en plena crisis económica, porque 60 millones de euros eran entonces muchos euros, hasta el punto de que representaba la mitad de todo el presupuesto de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente para toda España (lo cual tratándose de un pueblo de solo mil habitantes carecía de lógica electoral).

Pero ahí apareció otra vez el eterno y trágico infortunio que parece haber maldecido a este pueblo. La obra se adjudicó en 33 millones (casi un 50 % de baja), algo habitual en aquellos años, en un contexto económico en el que las empresas constructoras peleaban a muerte por las escasas licitaciones grandes que se realizaban en una época todavía de crisis.

Para quien no conozca cómo funciona el mundo de la construcción, las empresas constructoras grandes suelen tener departamentos de estudios muy bien preparados, que, además de analizar cómo reducir los costes de las obras para op-

timizar las ofertas, también evalúan posibles errores y vulnerabilidades de los proyectos con el objeto de arriesgar más, intentando recuperar posteriormente el resultado reclamando modificados y proyectos complementarios. Y evidentemente esta obra, por su histórica complejidad, vulnerabilidades las tiene.

La obra se arrancó y los problemas, como pasa en muchas obras, no tardaron en aparecer. La decisión política entonces, en un contexto ya de cambio en el gobierno del Estado, fue no complicarse administrativamente y dejarla caer; algo muy tentador para los hacedores de relato de los gabinetes de prensa en el actual contexto de polarización ideológica. Sin embargo, trenes como ese de 60 millones no pasan todos los días, y menos en obras complejas como esta, donde el presupuesto final excederá fácilmente el inicial.

La propuesta actual del Cedex de sellar la bahía tiene su racionalidad, desde el punto de vista técnico, si el planteamiento político es simplemente no complicarse la vida. Sin embargo, no nos engañemos, pues aquí el meollo va de dinero, y esta solución constituye un epílogo muy desalentador para toda esta historia (que deja además truncado el proyecto del puerto).

En mi opinión, desde que se tomó la equivocada decisión de rescindir las obras en 2021, llevo pensando que el único futuro viable de este proyecto manteniendo la filosofía de 2011 pasa por vincularlo como medida compensatoria del puerto de El Gorguel. Paradójicamente, muchos de los que torpedeaban el proyecto del famoso 'macropuerto' aludían entonces al insoportable impacto paisajístico que tendría sobre la regeneración de la bahía de Portmán. Poco impacto tendrá ahora si lo que se pretende hacer finalmente es barrer toda la suciedad debajo de la alfombra para intentar disimular que ya no está.