

Resposta a López Veiga ao fio dun recheo xigante

GUSTAVO LUCA

Máis de un millón de metros do mar de Vigo xa non serán mar nunca máis, no caso de que se realice o plano de recheos que defenden a Autoridade Portuaria e a Xunta. O Conselleiro de Pesca e Asuntos Marítimos, Henrique López Veiga, defende esta nova invasión do mar en nome do crecemento, a competencia económica e o futuro e maniféstase a prol do máis polémico dos aterros, o da beiramar urbana do Areal de Vigo. Este criterio non é coherente coa defensa que como biólogo ven facendo o actual Conselleiro do ecosistema costeiro galego para non termos que depender por completo de caladoiros alleos. A opinión de López Veiga non é compartida polos concellos de Vigo e Redondela e por unha parte importante da poboación da Ría, representada por trinta e cinco asociación veciñais. Biólogos de Investigación Mariñas e do Instituto Español advirten que Vigo é un porto comercial pero tamén paisaxe e turismo e actividade pesqueira. As opinións do Conselleiro aparecen aquí confrontadas con criterios distintos que proceden nalgún caso de documentos mesma Autoridade Portuaria que asegura defender.

Está en xogo o proxecto da ampliación do porto, ameaza o conselleiro de Asunto Marítimos aos que non están dacordo cos novos recheos. ¿Pero por que falar de ampliación cando é posíbel discutir de optimización de recursos e de superficie portuaria dispoñíbel? A Autoridade Portuaria quer ampliar a liña de atraque, o calado e a superficie de almacenaxe. Coa invasión proxectada na beiramar pérdense de feito metros lineais de atraque e a superficie de almacén pódese mellorar mediante a optimización de recursos existentes. Agás no envío e recepción de granito, para o resto da mercadorías existen solucións que non nos levan a novos recheos. Por exemplo o estacionamento de automóbels en altura que xa existe nos portos máis operativos do continente. A *Memoria Anual del Puerto de Vigo* do 2000 declara que non son precisos novos aterros senón unha administración máis eficiente do espacio portuario.

Non se pode manter a ría en estado virxe, asegura o Conselleiro. De crer nas palabras do responsábel de Asuntos Marítimos poderíamos pensar que o mar de Vigo consérvase coma en tempos dos Cancioneiros e que os que se opoñen a converter máis lámina de auga en terra non queren que se cuartee a estampa prístina das lombas de área que namoraran aos xogares. O propio López Veiga asegura nun comentario anterior: “Comprendo que os cidadáns de Vigo garden un mal recordo de recheos previos, nalgún caso por innecesarios e, noutros casos, por realización deficiente, como pasou co recheo de Bouzas que causara notábeis estragos ao medio mariño. O recheo do Areal, vaise facer ben”. ¿Cal é logo a medida de calidade do novo e importante recheo que nos ofrece o Conselleiro? ¿Menor dano ao ecosistema ou menor impacto en urbanismo e paisaxismo? Se admite, como é evidente, que a beiramar padeceu sucesivos aterros para a salga, a pesca de fresco e conxelado, o embarque de emigrantes, as conservas, o granito e os automóbels ¿que vai caracterizar a nova actuación contra as anteriores? ¿Ou non é certo que algunhas apropiacións do mar de hai vinte anos vense hoxe coma unha desfeita? ¿Tratarase máis ben de facer un ciclópeo recheo no Areal para disfrazalo máis tarde de paseo marítimo, como pasara no recheo de bouzas?

Non é certo que Vigo viva da súa Ría senón da industria e dos servizos. O Conselleiro de Pesca corta con esta arriscada afirmación a vella porfía entre a pesca e os que queren mellor que a industria expulsase aos derradeiros pescadores. Mais se analizamos a economía de Vigo e a súa área veremos que a industria ten un enorme peso sobre todo en madeira, téxtil, pedra e automoción pero tamén hai que dicir que a máis importante destas industrias, que é a da automoción, ten resoltas as súas necesidades de traslado de mercadorías coa optimización. *Citroen* e *Suardiaz* están en conversas para estacionar coches en altura en Bouzas e, ao tempo, a Autoridade Portuaria constrúe novos peiraos de carga móbil (*roll on-roll off*) para atraque de buques de maior eslora e calado. Ao tempo, hai estudos que proban que os beneficios de *Citroen* son superados pola asociación de mexilloeiros *Opemar* entre Vigo, Pontevedra e Arousa. *Citroen* non é contodo puramente local senón que afecta a unha extensa área. A riqueza da *Opemar* fica aquí nun 100% mentres que *Citroen* é de matriz francesa. Vigo vive da súa ría porque se nos atemos ás novas agrupacións sectoriais, tan mal traducidas como *clúster* (voz inglesa que ven do *claustru* latino) nas rías teríamos que integrar aos que viven dos moluscos, a hostelería e o turismo estacional. Outro sector importante estaría formado por estaleiros de recreo, carpinteiros de ribeira e asistencia á navegación deportiva. Hoxe, a escola pública de vela do Mar de Vigo está nun lugar insalubre e porfía por un espacio ao sol con outros usos industriais e de servizos. Ben instalada, coma as sobranceira escolas de vela da beira do Rosellón, podería ser un activo de enorme interese.

Vigo deixou de ser o principal porto pesqueiro en pesca desembarcada. No conxunto do Estado xa foi superado en peixe conxelado polos portos canarios. Cando o Conselleiro argumenta a ineludíbel necesidade de seguir cementando o mar interior, non cita esta realidade. A Autoridade Portuaria de Vigo tamén a silencia. A verdade é que o porto de Vigo está dominado coma na baixa Restauración por enxeñeiros e non desenvolveu unha rede de xestión comercial eficiente. Como ben se ve a preocupación nodal de enxeñeiros e proxectistas é a de manter un volume de

obra que xustifique gañar espacio ao mar. Outros portos con menor importancia estratéxica e orzamentos máis baixos, atraen máis tránsito porque están mellor xestionados.

O Mar de Vigo, é un espacio común a todos os concellos situados na sua beira. ¿Pode a Autoridade Portuaria usar o conxunto da Ría en función de intereses inmediatos? O Parlamento de Galicia ten sobre a mesa a creación por lei da Área Metropolitana de Vigo e este territorio concíbese coma único espacio económico. Na Ría conviven máis de 400.000 persoas e ningún dos concellos da beiramar pode actuar sobre o litoral sen levar conta dos intereses das localidades que forman este privilexiado entorno. Arcade e Moaña, por exemplo, dependen máis da pesca ca Vigo. Cando o conselleiro de Pesca anuncia que este recheo vai ter todas as bendicións dende o punto de vista ecolóxico, non fai outra cousa que reinventar a corrupción de facer estudos de impacto ambiental como se cada obra a construír non producise reaccións acumuladas e en cadea sobre o mar interior. O espacio cobizado para aterrizar, o Pozo da Ría no Areal de Vigo, é só unha dársena, un seo ou bacía, pero está dentro dunha ría, nun mar interior onde a bioloxía ten un delicado equilibrio. Se unha bolboreta asetea na selva amazónica reparte polen de xeito que o seu remexer chega a China. ¿Como atreverse a afirmar que a obra proxectada é só un recheo de 360.000 metros cadrados? A Ría é un mar interior e non a mar océana. Un biólogo sabe que os criadeiros do marisco non se poden sobrepescar nin alterar. Estudos específicos do *Centro Superior de Investigaciones Científicas* configuran as Rías Baixas como espazos de riqueza biolóxica irrepitíbel.

O mar xa era unha vía de comercio básica antes da globalización. O encargado de Asuntos Marítimos parece descubri-lo despois dos acordos do AMI e da OMIC. Para que este sistema de comercio sexa menos prexudicial para o medio ambiente será preciso evitar as barbaridades que se teñen cometido pola terra. Por terra pódese transportar por vías de menor impacto que as autovías que teñen un alto custo para o entorno. A comunicación e o comercio por mar non deben actuar no futuro sobre o medio coa irracionalidade das comunicacións terrestres. Para o século XXI o sistema de transporte é o tren e no mar debemos aplicar políticas correctoras de impacto como xa se fai cos barcos de dobre casco ou as medidas de seguimento das mercadorias perigosas.

O recheo que defende o Conselleiro non é un polígono industrial encuberto. É, en todo caso, un polígono industrial explícito. De feito, en todos os estudos encargados (o da Fundación Provigo entre outros) fábase dun *espazo de intercambio intermodal*. Se non vai ser de uso residencial, nin zona verde ou dotacional, o porto é unha superficie industrial na que se producen intercambios. O porto limita dunha parte cunha superficie inalienábel e polo tanto non construíbel, que é o mar (como se fose unha zona verde) e pola outra cun entorno urbano co que ten que manter permeabilidade. Todas as decisións de goberno sobre este espacio deben evitar que se consolide unha barreira entre a urbe e o porto.

A tendencia significativa vai cara a construción de buques de máis calado e eslora. Precisamente polo seu grande tamaño farán as mínimas recaladas, segundo prevé o Lloyd. O custe de atraque destes barcos será tan alto que os armadores idealizan para eles portos especializados, situados en áreas corciais e industriais críticas e ligados con liñas subsidiarias (*finger*) atendidas por unidades de carga regular. Para os portos relacionados con áreas de baixo tecido industrial, o segredo do éxito está na elección da medida. No continente, hai ben de grandes portos en decadencia que hoxe serven para a recreación estética. Como lembra Spiro Kostof, son escenarios heroicos e tristes erguidos en nome do progreso. “Despois de douscentos anos lébrannos a perda dunha forma de vida e a terra e o mar estragados”.

O conselleiro cita Rotterdam como exemplo de cidade que sacrificou a beiramar ao porto. Pero todos os que coñecemos Rotterdam sabemos que esta cidade contaba cun porto interior na beira do río Maas e que este sistema urbano de peiraos non ten nada a ver co *Europoort* na costa do Mar do Norte. Precisamente porque o uso industrial da beiramar contrariaba os intereses da cidade e creaba un problema de contaminación gravísimo, tomouse a decisión de deslocar o porto a mar aberto. López Veiga asegura que ninguén en Holanda crítica as obras marítimas. Precisamente para evitar as obras e o traxín do tránsito, Rotterdam reservou o antergo porto para usos tradicionais que sobrancean no museo marítimo. A recuperación urbanística da beiramar mereceu centos de traballos e non ten, xa que logo, nen un só valado, como se cita, por exemplo, na excelente *Guía da Moderna Arquitectura Holandesa* de Paul Groenendijk e Piet Vollaard, editada polo selo editorial Uitgeverij de Rotterdam.

Por fin damos cabo á idea do crecemento sen límites dos anos sesenta e setenta, e a ciencia e a técnica permítennos dende unha óptica culta non volver cometer os erros do pasado, estamos obrigados a non correr cara a solucións erradas. É a cultura deste tempo a que nos permite conxugar desenvolvemento con respecto pola natureza. Mentres unha cidade industrial como Xixón ven de recuperar os areas de Poniente e o Arbeyal, privatizadas hai cen anos polas fábricas, a Xunta quer que o Mar de Vigo entregue a usos industriais unha boa ración do seu perfil interior. ¿Quen se atrevería a dar máis valor ás páxinas de Ferrín ou Giuseppe Tavani sobre o mar dos cancioneiros que ao lucro de aterrizar a ría irrepitíbel?