

Miércoles, 6 de febrero de 2002

VASCO GALLEGA Y LA SOCIEDAD DE ESTIBADORES ASEGURAN EN SUS WEBS QUE CUALQUIER BARCO PUEDE ARRIBAR A VIGO

Consignatarios y estibadores afirman que el puerto no tiene problemas de calado

A. OTERO/P .LÓPEZ - VIGO

El puerto de Vigo no tiene limitación de calado. Consignatarios y estibadores que operan en la ciudad así lo aseguran en sus respectivas páginas web, en donde puede leerse que la instalación portuaria es un destino apto para todo tipo de buques, sin distinguir ni eslora ni calado. Esta posición contrasta con la que mantiene la Autoridad Portuaria, que defiende la construcción de un relleno de 208.000 metros cuadrados en la dársena de Areal al considerar insuficiente su profundidad actual.

Si los cartógrafos más prestigiosos del mundo echaron abajo el argumento del "calado insuficiente" -manejado por el presidente del Puerto, Julio Pedrosa, para defender el relleno-, ahora son importantes operadores del recinto portuario vigués los que parecen satisfechos con el calado y la superficie portuaria actual.

La consignataria Vasco Gallega de Consignaciones S. A. factura 22.641.689 euros (3.760.323.600 pesetas), según figura en el informe Ardán editado por Zona Franca. Entre las excelencias del puerto vigués que esta puntera consignataria publica en su web, llama la atención la descripción que hace de los avances experimentados por su recinto portuario en el apartado de carga y descarga de contenedores.

Calado

"El puerto de Vigo ha experimentado en los últimos tres años un espectacular incremento de contenedores que supone el 95 por ciento del tráfico total de los movidos por los puertos de Galicia, contando con instalaciones especializadas en la manipulación y almacenaje de contenedores". A este párrafo de la web de Vasco Gallega le sigue otro que explica el porqué Vigo registra ese aumento de la actividad portuaria: "Desde este puerto pueden operar buques sin limitación de calado o eslora con la rapidez y eficiencia que requiere este tráfico especializado que en progresión constante afecta a todo tipo de mercancías". El resto de epígrafes de la consignataria viguesa desglosa en su web no hay ni una sola mención ni a la insuficiencia de calado ni reivindica mayor espacio para mercancías.

Otro de los colectivos que difunde en internet el atractivo comercial de los muelles vigueses es la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba del Puerto de Vigo S. A. Esta sociedad describe en su web cada una de las líneas de atraque. Del Areal menciona sus "especiales instalaciones de carga/descarga de mercancías sólidas y líquidas" y que dispone de "cuatro silos de cemento y nueve grúas". A continuación, describe las características del malecón: "Sus dimensiones son 736 metros de largo y 11 de alto [profundidad]".

De nuevo el calado expuesto por una empresa contrasta con la cota oficial aportada por la Autoridad Portuaria. Es más, la Sociedad de Estiba asegura que ninguno de los principales atraques del recinto portuario vigués -Guixar, Areal, Trasatlánticos y

Reparación de Buques- baja de la cota de 10 metros de profundidad salvo el del comercio, que curiosamente, sitúa su calado en 8.50 metros. Tampoco en otros apartados de su página apunta problemas de calado o superficie.

La UE recuerda que empeñarse en dominar el mar "resulta vano"

"La Unión Europea apuesta por las zonas costeras" es el título de una reciente publicación de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea. Parece a la medida para el caso de Vigo. Alerta de la destrucción de hábitats derivada de las actuaciones en el litoral.

"Por desgracia, algunos planificadores no consideran que la destrucción de hábitats costeros sea un problema. Las reivindicaciones a favor de la protección de esos hábitats naturales se consideran, en ocasiones, sospechosas a los ojos de las autoridades. No son conscientes de que la destrucción de hábitats puede ser perjudicial también para las economías de las regiones costeras", apunta el informe.

Añade que "resulta casi siempre vano empeñarse en dominar el mar" y que las técnicas modernas de gestión del litoral "intentan trabajar en sintonía con la naturaleza antes que luchar contra ella".

La gestión del litoral debe "resolver no sólo los problemas actuales, sino también ser lo suficientemente flexible como para adaptarse a problemas imprevistos posteriores". Un ejemplo: "Si se construye un puerto deportivo, será muy difícil destruirlo después, aun cuando las generaciones siguientes comprueben que provoca daños ecológicos graves".

Apuesta por el "principio de precaución": reconocer la incertidumbre del futuro y favorecer medidas flexibles. Si no, se destruirán "algunas de las zonas más bellas y frágiles de la UE". "El resultado será una grave pérdida de valor de las zonas costeras". El informe también resalta el papel de la administración local, "la única que conoce los auténticos problemas de su zona".

Bilbao aleja el puerto; Santander opta por uno "seco"

Mientras la Autoridad Portuaria de Vigo opta por ganar espacio y calado rellenando la ría, sus homólogas de Bilbao y Santander han tomado medidas de diferente naturaleza.

En el caso de la capital vizcaína, hace muchos años que decidieron trasladar el puerto lejos de la ciudad, concretamente, en mar abierto y a la entrada de la ría del Nervión. Esta medida transformó por completo la ciudad y su entorno. Donde antaño los atraques de Altos Hornos de Vizcaya o la Acería se mezclaban con el paisaje de los ayuntamientos de Portugalete o Getxo, ahora se levantan palacios de la música, emergen de la ría puentes de Calatrava y ningún mercante pasa ya por debajo del viaducto articulado de Deusto. Según la Autoridad Portuaria de Bilbao, la ampliación del puerto y su consiguiente traslado se debió "a la necesidad de disponer de más suelo para las actividades portuarias, unido a la necesidad de liberar el núcleo urbano de las infraestructuras portuarias ubicadas en el mismo".

Santander es otro ejemplo de un puerto que crece, aunque no a costa de comer más mar al Cantábrico. La estrategia marcada por su autoridad portuaria se centró fundamentalmente en la búsqueda de superficie, pero en tierra. Así, el puerto cántabro anuncia en su web tres puertos, uno comercial, uno de trasatlánticos y

otro "seco". Curiosamente, este último no está situado ni en Santander y ni siquiera en su comunidad autónoma, sino en Zaragoza, ciudad con la que ha alcanzado un acuerdo para utilizar como propios 400.000 metros cuadrados de terreno.

© FARO DE VIGO, 2002. Todos los derechos reservados