

Defensa da Ría intensifica sus actos de información para la manifestación contra el relleno

REDACCIÓN - Vigo

la Plataforma pola Defensa da Ría intensificará, la próxima semana, los actos de información que lleva a cabo en asociaciones vecinales y centros educativos, con vista a la manifestación en contra del relleno del Areal, que se celebrará el sábado, 20 de abril.

Los actos informativos se celebrarán a partir del lunes tanto en las asociaciones de vecinos con mayor número de afiliados como en centros universitarios.

Precisamente, el martes ha sido convocado un debate en la sede de la Facultad de Ciencias del Mar, en el participará como ponente el oceanógrafo Carlos Souto.

La manifestación en contra de los rellenos en la ría de Vigo, centrada sobre todo en el proyecto de la Autoridad Portuaria para el Areal, se desarrollará el próximo sábado, día 20 de abril, a partir de las cinco de la tarde. La marcha de protesta saldrá del relleno de Bouzas y discurrirá por la avenida de Beiramar hasta llegar a la sede administrativa del puerto vigués, en la plaza de la Estrella.

Los organizadores han escogido este recorrido para observar cómo el litoral urbano de Vigo está al margen del disfrute de los ciudadanos.

"Si Vigo no mejora su calidad de vida corre peligro de perder empresas"

PABLO LÓPEZ - Vigo

El arquitecto Juan Ignacio Zumárraga dirige el equipo que elabora el futuro Plan General de Ordenación Municipal de Vigo, que en pocas semanas contará con su primer avance. Las propuestas iniciales del plan, formuladas en febrero, tuvieron una aceptación prácticamente generalizada.

-¿Se esperaba tan buena acogida al primer borrador?

-Es sin duda buena y preocupante, en el sentido de que estamos despertando ya unas expectativas importantes. Es un buen documento con un nivel de contenidos superior al previsto, porque el Ayuntamiento pidió que en el diagnóstico aportáramos ya las primeras propuestas. Ha sido muy bien recogido, dando respuesta a la sensibilidad que hay en Vigo sobre el planeamiento. Es una ciudad muy sensible, que ha padecido durante muchos años situaciones difíciles.



-Los empresarios reprochan al plan que no refuerce el carácter industrial de Vigo.

-No conozco esa objeción, a nosotros no nos la han hecho llegar. No hemos planteado que Vigo deje de ser industrial. De hecho, se refuerza ese carácter. Lo que pasa es que los análisis realizados demuestran que Vigo es y seguirá siendo industrial, pero no exclusivamente. Tiene un importante porcentaje de población dedicada a sectores de servicios, muchos de ellos servicios a las áreas industriales. Y eso no se puede olvidar, no puede uno cerrarse a pensar que Vigo es sólo industrial. Es más cosas. Las ciudades tienen que ser capaces de competir en servicios y calidad de vida, puesto que las industrias tienen una capacidad de movilidad y localización que, si no se mejora esa calidad de vida, en un momento dado podría haber problemas de crecimiento industrial.

-Ustedes proponen crear espacios peatonales. ¿Dónde?

-No hemos bajado todavía a ese nivel de concreción, pero serán aquellos que la ciudad demande y necesite, sin que signifique pérdida de comunicación. En Vigo son necesarias algunas operaciones de apaciguar el tráfico. Ya hay un proyecto para el Calvario para darle prioridad al peatón, para que los coches circulen más despacio y favorecer el comercio y la relación ciudadana.

-¿Qué le diría a los vecinos y comerciantes que se oponen a las peatonalizaciones?

-Es una pelea muy clásica. Estamos hablando no de peatonalizaciones en sí, sino de tratamientos para suavizar los tráfico. Las calles que han sido peatonalizadas, las comerciales, han cobrado una importancia que no tenían. Príncipe es la calle más

comercial de Vigo, donde se localizan las mejores tiendas. Podríamos hablar de la calle Preciados en Madrid, que es uno de los focos comerciales más importantes de España. En una ciudad con un tráfico tan rápido como Vigo, los ciudadanos o van andando o no se pueden bajar del coche para comprar. Vigo va a tener que plantearse que tendrá más de un centro, porque es una ciudad muy extendida en el territorio y tiene el centro muy congestionado. En términos futbolísticos, debe abrir el juego a las bandas.

-¿Qué parroquias van a experimentar una transformación más profunda en los próximos años?

-Sin duda las que podríamos llamar del primer cinturón. Hay ya un centro que ha perdido el concepto de parroquia, desde la mitad de Teis hasta Bouzas, pero hay parte de Teis hacia Redondela que todavía se considera parroquia, o Lavadores, Sárdoma y Navia, con el PAU. Esa primera corona será la que tenga que asumir más directamente los desarrollos más importantes. En Vigo el rural es muy poco rural, hay enlaces de espacios urbanos consolidados que con las propuestas de crear la Ronda de Vigo pretendemos enlazar de Este a Oeste. Es evidente que las parroquias más próximas al casco serán su primer cinturón.

-¿Esa Ronda de Vigo es factible? Los más escépticos creen que es ciencia-ficción...

-No, todo lo contrario. Por supuesto que en Vigo ha habido problemas técnicos con las infraestructuras. El primer cinturón es una mala solución, que arranca mal, no enlaza con otros viales y llega a una zona caótica en la estación de autobuses. Las conexiones no urbanas de Vigo son por las autopistas, por el futuro segundo cinto... La circulación rápida exterior se produce muy lejos. La Ronda de Vigo [de Comesaña al cruce de Travesía de Vigo con Buenos Aires] la estamos trazando ya, y tenemos que buscar los mecanismos que las leyes urbanísticas nos ponen en las manos. Hay un primer tramo que va a surgir como una vía esbozada para la ampliación del polígono de Balaídos, enlaza con tramos previstos en tratamientos de desarrollo pendientes, después con tramos de la vía Seminario-Corredoira, luego entra por mejoras de calles que existen... En definitiva, está trazada por sitios bastante pensados, con tramos que tienen ya previsión de inversiones y en todo caso la tenemos bastante avanzada de trazado. Ahí hay que hacer un esfuerzo para que sea viable y desde luego no es una utopía. Es de la importancia suficiente para que no quede en entelequia.

-¿Será necesario modificar el plan de tráfico?

-Como consecuencia del plan si se resuelven las propuestas estructurales, sin duda habrá que modificarlo. La simple aparición de la Ronda, el cierre del cinturón litoral, la mejora del primer cinto y de la Avenida de Madrid... Son propuestas que pueden cambiar el funcionamiento del tráfico. Será cuando se empiecen a realizar estas obras el momento de reconsiderar conceptos básicos de la estructura del tráfico.

-¿En el centro también?

-Nunca tiene que funcionar como ahora con tráficos de paso. Para ir de Teis a Bouzas necesariamente hay que pasar por el centro, porque no hay alternativas.

-En Vigo hay una fuerte tensión entre el puerto y la ciudad. ¿Cómo se debe resolver?

-Por un procedimiento sencillo, que es el diálogo. No hay otro planteamiento. Cualquiera que sea la impresión personal de los redactores del plan, y alguna la hemos esbozado y nos ha sido reprochada, el puerto y la ciudad han nacido simultáneamente y tienen que entenderse como hermanos. El Puerto está desarrollando su plan estratégico y director y

Vigo está con los suyos. Los momentos de diálogo son éstos, y tendrán que llevar a acuerdos razonables. La ciudad tiene que ser capaz de buscarle soluciones al puerto, y éste tendrá que ayudar al deseo que se da en todas las ciudades del mundo de tener contacto con lo que le ha visto nacer, que es el mar; en este caso, la maravillosa Ría de Vigo.

-¿Puede la ciudad hacer algo para detener los rellenos indiscriminados?

-Desde el punto de vista del plan general, no nos corresponde, al margen de nuestras opiniones personales. Ahora bien: la ciudad sí tiene cosas que hacer, que yo creo que ya las está haciendo, como es manifestarse. La ciudad se debe manifestar si quiere o no quiere determinadas cosas; para que el Puerto, que está en proceso de desarrollo, entre en trámites de participación y exposición pública de sus propuestas y la ciudad pueda manifestarse de forma clara o a través de los medios de comunicación, como ya está haciendo. Para que el Puerto, que está en proceso de desarrollo, entre en trámites de participación y exposición pública de sus propuestas y la ciudad pueda manifestarse de forma clara o a través de los medios de comunicación, como ya está haciendo.

"Las obras de Urzáiz no han de coincidir con las del túnel"

-Se habla de la alta velocidad y del aparcamiento de Urzáiz. ¿Son proyectos que afecten al plan general?

-Intentaremos dejar en el plan los corredores necesarios para que el AVE se pueda hacer. Los plazos del ferrocarril son siempre muchos más lentos que los del PGOM, así que incidiremos en los trazados, dentro de la poca transparencia que ahora hay sobre las decisiones de Fomento. En cuanto a Urzáiz, era un proyecto antiguo. Con las obras en el cinturón litoral, no es momento de cortar Urzáiz. Pero por lo que tengo entendido, cuando eso esté resuelto será el momento de acometerlo. Este es un tema puntual, no digo que menor, pero puntual, y el plan debe prever aparcamientos en más sitios, ya no en los espacios urbanos más consolidados, sino en un entorno exterior que permita la conexión del coche privado con el transporte público.

-¿Le preocupa lo que pueda ocurrir con la ETEA?

-Que entre o no Zona Franca no debe preocupar, porque siempre ha actuado a favor de Vigo y lo hará de la mano del Concello. Sé que hay preocupación por un posible abandono, y ahí está la mejor piscina de Vigo. Creo que no cabe en la lógica de las administraciones que entre en fase de abandono. En las negociaciones se ha tener en cuenta que los servicios deportivos se recuperen para la ciudad. Planteamos que sea una zona dotacional y deportiva, con un puerto deportivo complementario al existente, porque en Vigo, con una ría tan singular, los puertos deportivos pueden ser una actividad muy importante.