

Se un habitante da Gallaecia Romana viaxase ó noso tempo e visitase a zona de Vigo, entre o Areal e o Berbés, atoparíase con que non queda nin un centímetro da costa tal e como el a coñeceu. O resto presenta un perfil artificial, modelado por e para o ser humano. Malia os efectos negativos dos recheos realizados, asistimos a unha proliferación de proxectos que supoñen novos aterramentos. O máis inmediato é o proxecto de ampliación do peirao do Areal, no porto de Vigo, obxecto dunha forte contestación social.

A magnitude do recheo do Areal equivale a 30 campos coma o de Balaídos, ou a todo o centro da cidade de Vigo.

Mais do 5% do material dragado exparéxese pola ría ata uns 5 km de radio, recoñece o Ministerio do Ambiente

Estas actuacións agresivas e irreversibles teñen ocasionado cambios na dinámica de correntes e, polo tanto, no labor erosionador-sedimentador que ten lugar na ría e que dá lugar á súa riqueza biolóxica. Moitos dos aterramentos levados a cabo eran superfluos e innecesarios, ou presentaban deseños que esquecían o impacto ambiental. Algúns deles foron declarados manifestamente ilegais e ambientalmente moi prexudiciais, incluso xudicialmente, como o macro-recheo de Bouzas, que causou a desaparición dun dos mellores bancos marisqueiros da ría de Vigo. Como exemplo paradigmático dos cambios que están acontecendo temos a virtual desaparición, a medio prazo, da praia de Samil, que vén perdendo area a ollos vistas durante os últimos anos.

Lonxe de fuxir deses erros aínda recentes semella que se profunda neles aínda máis. Parecemos continuar cunha frenética actividade constructora sen razón. O cemento fronte á vida, porque esa vida semella lembrarnos que o ser humano hai moito tempo que decidiu xogar a Deus e non só afastarse do seu ambiente natural senón tentar dominalo e sometelo.

A AMPLIACIÓN DO PEIRAO DO AREAL

A demostración de que profundamos nos nosos erros está na proliferación de proxectos que implican aterramentos ou construción de espigóns, que están a tramitarse ou a ser promovidos pola Autoridade Portuaria de Vigo, como o proxecto de ampliación do peirao do Areal.

O recheo do Areal sería dunha magnitude equivalente a 30 campos de fútbol coma o de Balaídos, ocupando unha superficie similar á do centro da cidade de Vigo. Ademais, permítese almacenar ata cinco alturas de contedores de 2,5 metros cada un, polo que a altura total do almacenamento pode acadar os 12,5 metros. ¿Cál é a consecuencia? Que para ver o mar dende Vigo haberá que subir ó monte de O Castro, pois unha vez realizado o proxecto previsto, non será posible acceder á costa dende ningún lugar do centro da cidade.

Este proxecto implica o aterramento de 208.000 m² e o vertido de 3.189.530 m³ de material de recheo, de procedencia deliberadamente indeterminada para que sexa posible solucionar un problema acuciante na cidade, a eliminación de restos de destellos de estradas e de todo tipo de obras públicas e privadas.

Un efecto sobre o que teñen chamado a atención expertos da Universidade, do Instituto de Investigacións Mariñas (CSIC) e do Instituto Español de Oceanografía, radicados na cidade de Vigo, é a remoción e dragado de aproximadamente 35.000 m³ de fangos. O Informe 2000 do Observatorio Medioambiental da Ría de Vigo (Fundación ProVigo, 2001) recoñece as concentracións elevadas de contaminantes presentes nestes fangos (organoclorados, hidrocarburos, metais pesados, etc.) propias, por outro lado, de zonas de elevado tráfico marítimo. O informe do Ministerio do Ambiente recoñece que o dragado implicaría a posta en suspensión e o esparexemento pola ría de, como mínimo, o 5% do material dragado, ata uns 5 km de radio de expansión. O efecto sobre a fauna mariña é moi grave, co risco engadido de que estes contaminantes de natureza acumulativa se introduzan na cadea alimentaria e cheguen ata os seres humanos que os consumimos.

UNHA OBRA SEN XUSTIFICACIÓN

A discusión en torno a unha obra de tanta envergadura xira en torno á súa necesidade. Dende a Autoridade Portuaria adúcese como obxectivo a búsqueda de liña de atraque para buques de gran calado. Esta xustificación non se mantén, pois en realidade perderíase un 38% de liña de atraque con respecto á situación actual do peirao transversal, que quedaría devorado polo futuro aterramento. O novo peirao disporá de dúas vertentes, unha de 710 metros e outra de 250. Estes 960 metros suporán unha perda de máis de 600 metros de liña de atraque respecto ós 1.550 metros de lonxitude aproximada actual.

A maiores, a necesidade de calado para o atraque de grandes buques que aparece no proxecto, atópase disponible en estruturas portuarias actuais do porto de Vigo e que non están sendo utilizadas para tal fin. O impacto ambiental e social sería moito menor se se

adecuasen instalacións existentes, pois coa ampliación do peirao do Berbés, onde está situada a lonxa, acádase ata 20 metros de calado e ten 750 metros de líña de atraque. Só requeriría acondicionar a escolleira exterior.

Pode que a verdadeira razón do proxecto sexa a de gañar superficie para unha zona de manobra e almacenamento. Estando a piques de se realizar un proxecto de Porto Seco para o almacenamento de mercadorías do porto de Vigo, que proporcionará 4.000.000 de m² de superficie, non parece que vaia ser necesario un novo recheo co mesmo fin. Non é necesario que se establezan fábricas ou se almacenen materiais no Porto tendo a posibilidade de facelo terra adentro. Pero pode ser necesario se o que se persegue é o beneficio económico. Así, o último práctico do Porto declara que o que busca a Autoridade Portuaria é gañar metros cadrados na zona onde se cobran maiores tarifas ós consignatarios, pois no Porto Seco de Salvaterra o diñeiro non irá directamente ás arcas do Porto senón a un consorcio. Isto non é máis que unha continuación da política de ubicar en instalacións portuarias empresas alleas á actividade do Porto, como almacéns de construción, conserveiras ou distribuidoras, que deberían estar en polígonos industriais pero que están aí porque representan unha fonte de ingresos para a Autoridade Portuaria.