

AUTOVIAS: DESFEITA ECOLOXICA PLANIFICADA

Por M. Soto e E. Rodríguez

A política de transporte que se está a aplicar desde a segunda guerra mundial, e de forma acelerada e libre de toda cortapisa durante os últimos anos, constitue un dos factores de deterioro ambiental planificado mais significativos. Detrás das actuacións de estados e governos, achamo-nos coa man invisíbel pero efectiva e vencedora/vingadora das multinacionais do petróleo e dos automóveis. Os rasgos desta política antisocial e antiecolóxica viven-se de forma dabondo mais acusada na Galiza como para notar as diferéncias. O premeditado abandono do ferrocarril para financiar a construción de autovías e autopistas é en primeiro lugar a negación dun servizo público de transporte áxil, comodo e barato ao conxunto da sociedade; é tamén unha descriminación para todas aquelas persoas que polas razóns mais diversas non poden conducir un automóvil; e por último, é un atentado ecolóxico de primeira magnitude, ao optar por unhas infraestruturas e uns medios de transporte que deterioran irreversiblemente o medio natural e contaminan fortemente o ar que respiramos. Porén, os gobernantes de turno afirman sen rubiar que a elección do carro particular fronte ao ferrocarril e o transporte colectivo faina o propio cidadán, e tal suposta decisión (analise-se a frase "os coches tamén contaminan" na boca de governan-



tes e científicos comprometidos coa administración) é tomada como indicativo do escaso grau de preocupación polos problemas ambientais.

Estes aspectos da política de transporte necesitan un tratamento mais profundo, e non tardaremos en dedicar-llo. Pero hoxe imos comezar traendo aquí algúns dos graves desastres ecolóxicos que as chamadas Autovia do Noroeste e Autovia das Rías Baixas están a provocar, ou provocarán proximamente se non se remedia.

A DESTRUCCIÓN DO RIO NEIRA E DO VAL DO FURCO

A Dirección Xeral de Política Ambiental (do MOPTMA, Ministerio de Obras Públicas, Transporte e ¡Meio Ambiente!) seleccionou para este sub-tramo da Autovia Norte a alternativa E/D2 fronte a alternativa A, a pesar de que o propio Estudo de Impacto Ambiental a recoñecía como mais impactante no medio. A declaración de impacto ambiental baseou-se na diferenza de custo económico (a

elección desta alternativa permite aforrar uns catro mill millóns), pois o trazado A, mui próximo a actual N-VI, requeria da construción dun túnel.

A construción da autovia polas marxens dos ríos Neira e Furco, facendo un ángulo que leva a incrementar o percorrido en mais de dous quilómetros (un 24% mais longo o traxecto que o trazado alternativo), significa a destrución de todo o cañón do Neira, con desmontes superiores aos 40 metros ao longo duns tres quilómetros. As dificultades do terreo farián necesaria a construción dun muro de contención ao longo de todo o tramo do río afectado, incrementando mesmo o impacto. Xa no val do Neira, a Autovia cruzará o río en dúas ocasións, e formará un zócalo duns 10 metros de altura e 50 de ancho no centro dun val que apenas atinxe os 400 metros de ancho na zona mais ampla.

O impacto ecolóxico é indiscutíbel, afectando a riqueza faunística e florística do río Neira, recoñecido pola súa importancia troiteira, e no que habitan a lontra e outras especies protexidas. En todo o cañón do



Neira, a autovia destruíria o bosque autóctono de galeria que forma parte inseparável do ecosistema fluvial. O impacto social, esquecido nas valoracións realizadas pola administración, é cuantioso. No val do Neira, a autovia cobrirá perto dunha quinta parte do solo dedicado a labradio, pastos de regadio ou frutais. Uns 60 viciños verían fortemente mermada a súa base produtiva, e o resto, xuntamente coas vivendas, ficaría submetido a forte polución atmosférica e acústica que orixinará o val. Ao impacto xeolóxico suma-se o impacto paisaxístico, que transformaría totalmente a beleza actual do val do Neira.

Os viciños veñen-se mobilizando desde hai meses, e propoñen que se tome en consideración a alternativa A. Desde o movemento ecoloxista, temos apoiado este cambio de trazado, xa solicitado por varios grupos durante a fase de alegacións ao EIA. Con elo salvaríase cando menos o cañón e o val do Neira. O trazado A, co túnel de 1200 metros, significaría unha via libre adicional, a máis occidental de toda a autovia, para a mobilidade da fauna salvaxe. ■

A AUTOVIA E AS POZAS DE MELON: UN EXEMPLO DE IRRACIONALIDADE

No anterior número de Cerna daba-se a voz de alarma sobre a inminente desfeita que a autovia Rias-Baixas ía supoñer para as ribeiras do Miño. Aos enormes carteis do MOPTMA que chegaron, prepotentes, anunciando as obras, sucederon as máquinas voraces, engulindo terras, abrindo terrapléns: a prensa ourensá calificava as téticas vistas de "espectaculares desmontes", como se o *Progreso* estivese abocado a este triste espectáculo.

As máquinas non ven nen sinten, o MOPTMA tampouco. Ao seu paso polo concello de Melón, o tronco da autovia cruzará o río Cerves seccionando o conxunto de gran riqueza e valor paisaxístico que forman as súas pozas e fervenza. O enlace que unirá a autovia coa N-120 pretende rodear o curso do río nas proximidades deste enclave moi frecuentado por xentes que, sensíbeis á beleza e tranquilidade do lugar, prefiren as piscinas naturais esculpidas na rocha ao cemento.

Semellante atentado foi denunciado polos grupos ecoloxistas RIDIMOAS e ADEGA ante o propio MOPTMA e a Comisión Galega de Medio Ambiente. Solicitou-se unha paralización das obras namentres non se estudase unha alternativa, totalmente factíbel, que alonxase das Pozas tanto o tronco como o enlace. Realizaron-se asembleas informativas en Melón das que xurdiu unha Comisión representativa dos distintos sectores sociais: asociacións culturais, partidos políticos, mancomunidade de montes, veciños de Melón e Quins, usuarios do Ribeiro, grupos ecoloxistas e mesmo o sr. alcalde de Melón.

Pero semella que non son as máquinas as únicas que carecen de ollos: a falla de concienciación da importancia ecolóxica e mesmo turística do río e das Pozas por parte da máxima autoridade local e dalguns veciños romperon o consenso. Algunhas consignas son máis inamovíbeis que as rochas e os ríos: "*o progreso ("autovia") ten un custe ambiental, se hai que encher as pozas de cemento, adiante.*"

E mentres tanto, os representantes do MOPTMA frotando-se as mans, trazando liñas desde os seus despachos, sen atender ás verdadeiras razóns do *Progreso e ben común*, aniquilando, indolentes, a pouca riqueza natural que permanece sen estragar. Facendo ouvidos xordos das demandas ecoloxistas, prefiren atender os intereses caciquis dos mandatarios locais e, quizais, compartílos.

A XUNTA DESTINARÁ 600 MILLONS DE PTAS. PARA INSTALAR DUAS FÁBRICAS DE CONSERVAS DE R.S.U. NA GALIZA

Depois de recoñecer a importancia da "reciclaxe" e incorporar o término á súa "jerga" propagandística, a Xunta acabou por ver o lixo como un "recurso" (iso si, a súa maneira), tanto pola súa valia como abundancia, e decidiu destinar uns 600 millóns para a construción de dúas naves industriais que se dedicarán ao EMPACADO do lixo. O procedemento industrial, en palabras dos promotores, garante a perfecta conservación do material por un prazo de ao menos tres anos, cando será desempacado de novo, para usa-lo como materia prima nas denominadas industrias da "reciclaxe, transformación e elaboración de combustible". Logo, as instalacións serán desmanteladas.

As plantas situarán-se unha en Cerceda, con capacidade para case o 40% de todo o lixo da Galiza, e a outra en Teis (Vigo). A solución consiste na fabricación

de grandes pacas de alta densidade, para o seu almacenamento provisional. No proceso xeneran-se lixiviados (águas residuais fortemente cargadas e tóxicas), aínda que non se prevé ningún tratamento. Os viciños de Teis e de Cerceda, por separado, teñen-se oposto abertamente a que os seus bairros ou parroquias receban o lixo de meia Galiza. Adegas e outros colectivos ecoloxistas presentaron alegacións ao proxecto de "Primeira fase da planta de reciclaxe, tratamento e elaboración de combustible" agora baixo o cariz de empacadora entregado por SOGAMA ao concello de Cerceda. Tanto SOGAMA como a administración escamotean este proxecto á lexislación máis recente, como é o Decreto de Efeitos Ambientais para Galiza de 1991, para aplicar no seu lugar o Regulamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas e Perigosas de 1961.

O proxecto carece do preceptivo estudo de efectos ambientais, ademais doutra documentación, o que fai xuridicamente irregular a súa tramitación polo Concello de Cerceda, que asume as responsabilidades ambientais da Comisión Galega do Medio Ambiente. Adegas asesorou tamén aos viciños, elaborando os pregos de reclamacións que estes individualmente e a través das Asociacións de Viciños presentaron ao concello rexeitando a planta.

Mentres a Xunta xoga coa imprevisión dos Concellos e co diñeiro do contribuínte, o lixo segue a arder "controladamente" en moitos dos vertedeiros do país. A Xunta pretende invertir máis de 35000 millóns de ptas. para conseguir o mesmo nunha instalación incineradora. A elo haberá que sumar os soldos millonarios dos ineptos directivos de SOGAMA S.A., que chegan a superar o millón de pesetas mensuais. ■