

IMPACTO AMBIENTAL DAS AUTOESTRADAS: S.O.S.

**Neira de Rei, Melón, Val Miñor, Morrazo, Salnés...
A oposición ás autovías vai en aumento**

Manuel Soto Castiñeira

Cando a Demarcación de Carreteras do Estado en Galicia comeza o levantamento de actas previas, a Comisión Europea está a estudar a documentación presentada por ADEGA nunha denuncia na que se argumenta o incumprimento da lexislación ambiental, e especificamente do procedemento de Avaliación do Impacto Ambiental, por parte do Ministerio de Obras Públicas, Transporte e Medio Ambiente. Teña-se en conta que as infraestruturas viarias para o tráfico rodado, nomeadamente as Autopistas e similares, están contempladas entre as actividades de maior impacto ambiental, aparecendo de par das industrias químicas, nucleares, grandes encoros... na relación de actividades subxeitas á Declaración de Impacto Ambiental.

O proxecto inicial para o tramo da Autovía do Noroeste que vai de Baralla ao Cereixal contemplaba dúas alternativas de trazado pero, en contra das alegacións ecoloxistas e veciñais, e sen ningún estudo serio, o MOPTMA optou pola alternativa máis impactante (ver nºs 11 e 12/13 de Cerna). Tiveron que ser os alegantes os que encargaran un estudo técnico en profundidade que permitiu deseñar un trazado alternativo que, partido da alternativa A e modificando-a, minimiza o impacto ambiental, socioeconómico e histórico-cultural.

Pero a pesar deste estudo, dos miles de asinaturas e doutras moitas saccións, os responsábeis do MOPTMA seguen a facer ouvidos

sordos. Neste caso, ao igual que nas pozas de Melón / Autovía Rias Baixas), temos constatado como a **Demarcación de Carreteras do Estado en Galicia** presta maior importancia ás presións caciquis, servindo aos intereses de certos alcaldes e outros grupos de poder local, que ás consideracións ambientais e de interese xeral. Paso a paso, comprobamos como detrás da onda autoestradista agachan-se só os intereses das empresas constructoras, os comisionistas de diferente tipo e o oportunismo político.

Sen embargo, a problemática ambiental e social destas infraestruturas é moito máis complexa e

de maior trascendencia do que estes casos aillados nos permiten intuír. Pero disto non se ten falado até o momento e, ante a onda de clamor xeralizado motivado por razóns interesadas e parciais da reivindicación autoestradista ante Madrid, corremos o risco de que o tema permaneza tabú. Os numerosos focos de oposición

local aos diferentes proxectos, sexan responsabilidade do goberno Central ou da Xunta (Val Miñor, Morrazo, Salnés...) foron capaces de avivar o debate nas respectivas localidades, mais en ningún caso trascenderon ás páxinas de Galiza dos periódicos ou a outros medios de difusión nacional. A resistencia dos medios de comunicación para facer-se eco de calquera planteamento que dane a imaxe de tales obras é manifesta.

Os primeiros afectados polo impacto ambiental son as comunidades locais. Pero unha análise en

mais profundidade dos diferentes proxectos (Plans Directores de Infraestruturas...) deixa claro que o que está en xogo é a integridade ecolóxica de todo o territorio, operando-se unha degradación altamente irreversible. Está en xogo tamén unha parte importante do que é o país e do que somos nós: natureza, biodiversidade, paisaxe, valores históricos e culturais, relacións sociais... E todo elo, habida conta da predilección exclusiva do modelo polo transporte rodado e o turismo particular, mesmo en detrimento da liberdade individual, para seguir o camiño dun desenrolismo mal entendido. Así, no momento en que o modelo económico e social se manifesta a cada paso máis incapaz en si mesmo, inxusto no eido social e ecoloxicamente non sustentábel, o pronunciamento único e incondicional a favor destas infraestruturas semella-nos unha autoinmolación, propia dunha sociedade colonizada ou submisas, que só pode conducir a corresponsabilizar-se da desfeita ecolóxica xeneralizada, na que até o momento Galiza tiña participado de forma mínima.

A destrución do Val do Neira pola Autovía do Noroeste é responsabilidade de toda a sociedade galega, pero nengunha organización nen institución parece telo en conta. A discriminación en que o estado mantén a Galicia en determinadas infraestruturas, ben máis grave no que se refere ao tren que ás autovías, é razón para a reclamación de que se cumpran os prazos de construción previstos para

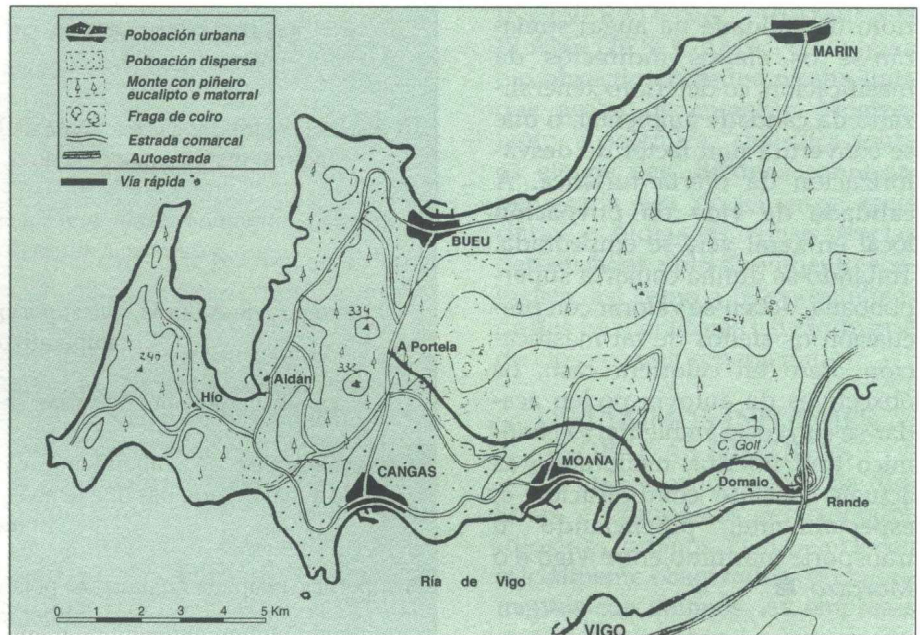
◆ ◆ ◆
**as infraestruturas
viarias están a xogar
coa integridade
ecolóxica de todo o
territorio, ao provocar
un deterioro altamente
irreversible**
◆ ◆ ◆

◆ ◆ ◆
**as autoestradas, autovías
e vías rápidas están
consideradas como
algúns das actividades
de maior impacto
ambiental, aparecendo de
par das industrias
químicas, nucleares,
grandes encoros...**
◆ ◆ ◆

as Autovías de unión coa Meseta. A mesma reclamación contra a discriminación debería dar cabida á solicitude de que tales obras se realicen con todos os medios necesarios e minimizando o prezo ecolóxico que todo o país no seu conxunto vai pagar. Mentres seguen a reclamar o cumprimento dunha data xá retrasada en varias ocasións, non lles importa ver como se calcula e programa a destrución do Val do Neira por un suposto aforro de 200 millóns de pesetas.

Resulta urxente non só denunciar os desastres localidade a localidade que estas obras están a causar, senon tamén analizar en profundidade as diferentes implicacións que o modelo de transporte supón, e propoñer alternativas para un futuro posible.

A maioría da poboación afectada polo trazado da Autopista do Val Miñor mostra-se contraria a mesma, ao considerar que non soluciona os seus problemas de comunicación na comarca, principalmente coa área interurbana de Vigo. A Xunta empeña-se en seguir adiante con este proxecto, utilizando tácticas oscurantistas (presentou a opinión pública un proxecto de canal de comunicación, convertido mais tarde en autopista) que rozan a ilegalidade. O impacto social, ecolóxico e medioambiental é calificado de cuantioso pola Comisión Pro-Alternativa a Autopista do Miñor, ao crear unha auténtica muralla nunha comarca altamente poboada e diversificada. A Comisión denuncia que o único obxectivo da Autopista é crear os futuros negocios dos servizos asociados a mesma e favorecer a especulación



Mapa da península do Morrazo

do solo en determinados puntos do Val Miñor.

Algúns proxectos da Xunta amiazan a destrución integral de amplas comarcas, como o Val Miñor, o Salnés ou o Morrazo. A análise dos problemas de transporte na comarca do Morrazo e da solución de Vía Rápida que a Xunta se propuso realizar mostráronos os seguintes aspectos:

1) Existen alternativas mais baratas, con menor impacto ambiental, e que mellorarian as comunicacións da poboación local xuntamente co aceso á comarca:

a) Construción de vías de circunvalación das principais vilas (Cangas, Moaña...).

b) Mellora da carretera da costa (C-550) e das vías secundarias xá existentes.

c) Potenciamento do transporte colectivo, nomeadamente do transporte marítimo desde Vigo, mais barato e ecolóxico.

d) Planificación do desenvolvemento urbanístico e Plan Xeral de usos do territorio.

2) O proxecto de vía rápida que a Xunta deseñou está pensado unicamente para facilitar a entrada dun turismo estacional, masivo e de fluxo diario ás praias. Mentres, non se vislumbran melloras nas comunicacións para a poboación local, que ademais sufriria as consecuencias da masificación.

3) O impacto da vía rápida afecta tanto aos valores ambientais como histórico-culturais. Destruiríase un dos reductos de bosque autóctono de maior importancia de toda a comarca: a fraga de Coiro, espazo declarado de interese natural. Verán-se afectados xacementos arqueolóxicos, castros, petroglifos, muiños, etc. Algúns deles, como o conxunto rupestre da Borna, ficarán baixo os terrapléns da vía rápida.

Asimesmo, está-se a debater o feito de se en realidade interesa á comarca a chegada dun turismo masivo, "playero" e de baixos recursos. As consecuencias directas da obra (terrapléns, desmontes, transformación da paisaxe, dete-



os obxectivos da vía rápida poden acadar-se cun coste ambiental e económico mui inferior, mellorando as actuais vías de comunicación e, especialmente, potenciando o transporte marítimo entre Vigo e o Morrazo



rioro da calidade da auga) sumarán-se os efectos indirectos da masificación, co deterioro xeneralizado da calidade ambiental, o que se convertirá nun factor de desvalorización da oferta turística. A calidade de vida da poboación local en xeral verá-se empeorada. Tratando-se dunha comarca superpoboada, deben-se valorar con precaución os efectos de tal masificación. Pero en calquera caso, os obxectivos da autovía poden acadar-se cun coste ambiental e económico mui inferior, mellorando as actuais vías de comunicación e, especialmente, potenciando o transporte marítimo entre Vigo e o Morrazo. ■

Información

Plataforma contra a Via Rápida do Morrazo.

Apdo. 49, 36940 Cangas

SOBRE O PROXECTO DE VIA RAPIDA DO MORRAZO

¿sabías que?:

A distancia entre Cangas e a Ponte de Rande pola actual carrretera é de 14 quilómetros, mentres que pola nova vía rápida será de 17 quilómetros?

Con toda a terra que botarán en recheos, se a botaran no Estadio de Balaidos, acadaría-se a altura dun edificio de 22 pisos?

O petroglifo de A Borna, que suportou o paso de 3000 anos, desaparecerá por imperativo do progreso?

Con esta obra deixarían-se mais de 20 camiños cortados?

Gastarán-se mais de 5 mil millóns de ptas nunha estrada de 15 metros de ancho, cando a maior parte das que temos que usar a diario, malamente pasan dos 4 metros?

A superficie ocupada no morrazo pola vía rápida, sería semellante á de 40 campos de fútbol reglamentarios?

Hai outras solucións para mellorar o tráfico, que repercutirían nun mellor servizo para todos os habitantes da comarca?

REXEITAMENTO AO PROXECTO DA SEGUNDA FASE DA VIA RAPIDA DO SALNES

O Colectivo Ecoloxista do Salnés quere manifestar o seu rexeitamento ao proxecto de construción da Segunda Fase da Vía Rápida do Salnés polas seguintes razóns:

- **Paisaxísticas:** a construción da prolongación da Vía Rápida vai supor unha agresión a unha paisaxe rural e agraria aínda ben conservada. Significará facer grandes cortes nas ombreiras dos montes e levantar muros nos vales, estragando o atractivo natural e a beleza que aínda conservan zonas coma estas.

- **Hidrolóxicas:** nas concas fluviais da zona, a Vía Rápida significa un deterioro da fráxil ecoloxía dos ríos, en canto supón a canalización dos regatos, a corta das árbores de ribeira e a transformación dos procesos sedimentarios e erosivos dos ríos á longo prazo. As bacías fluviais afectadas principalmente serán as dos ríos Baltar, Fabaíños, Besadoiros e Souto (atravesadas pola Vía Rápida), así como o Rego dos Mouros, que forma na súa desembocadura na Revolta unha zona húmida coas características de turbeira. Neste caso o dano que esta vía ocasionaría sería moito máis grave porque suporía a destrución dunha zona húmida intimamente relacionada co Complexo Intermareal Umia-Grove.

- **Sociolóxicas e económicas:** a estrutura rural das parroquias de Noalla e Adina-Portonovo veríase perxudicada, ao ser a Vía Rápida unha barreira que dificulta as comunicacións internas das parroquias e pon condicionantes de tipo físico ás explotacións agrícolas ou a calquera tipo de planificación agraria da zona. Ao mesmo tempo, o dano na paisaxe estraga o atractivo que, de cara a un turismo rural, aínda teñen estas parroquias no seu interior.

- **Ecolóxicas:** a Vía Rápida vai converterse nunha barreira artificial e moi extensa que isolará e impedirá a expansión da fauna terrestre, en especial de vertebrados. Ademais, aumentará considerablemente a morte de animais nas estradas, como xa está sucedendo dun xeito espectacular na primeira fase da Vía.

- **Conservacionistas:** a Vía non só vai cambiar a paisaxe, a natureza, os ríos, e a vida da xente que vive na zona, senón que tamén vai condenar irresponsablemente o lugar a estes e outros deterioros no futuro. Os vales, os ríos e os montes teñen a súa morfoloxía debido a procesos que duraron moitos millóns de anos. Modificacións desta envergadura en aras dun progreso non se sabe para quen, non ten dereito a executalas ningún goberno. A Vía Rápida vai quedar no Salnés coma un monumento ao despilfarro e a todo o que nunca se debeu facer.

O Colectivo Ecoloxista do Salnés quere propoñer unha alternativa para paliar os problemas de tráfico que se poden xerar algúns días de Xullo e Agosto no tramo entre Sanxenxo e O Grove:

1. Arranxar e acondicionar a pista que comunica Noalla coa Xesteiríña (Adina) e mellorar a unión deste lugar coa estrada de Vilalonga a Sanxenxo.

2. Adaptar os plans de urbanismo nas marxes desta pista, de xeito que non se poida edificar a ambos lados dela, ademais de facerse cumprir rigurosamente estas modificacións nas normas urbanísticas. Así, non pasaría coma na C-550, que por estar edificada nas súas beiras, convertíuse nunha especie de rúa e agora non é ampliable nin cumpre as funcións para as que estaba destinada.

Xoaquín Rodríguez Pomares

(Vicepresidente do Colectivo Ecoloxista do Salnés)