

EL DEPARTAMENTO CARTOGRÁFICO MÁS PRESTIGIOSO DEL MUNDO, DE LA ROYAL NAVY, LA ACTUALIZÓ EN SEPTIEMBRE DE 2001

La mejor carta náutica fija entre 10 y 13 metros el calado del Areal con la marea más baja

ALBERTO OTERO - Vigo

La última y mejor carta náutica de la Ría de Vigo -elaborada por la Royal Navy británica- marca en la zona del Areal una profundidad de 10 a 13,3 metros con la bajamar más extrema. Estos datos contrastan con los aportados por el presidente de la Autoridad Portuaria, Julio Pedrosa, que defiende el relleno de esa zona al considerar "insuficiente" su calado, que él sitúa entre los 6 y 8 metros. Pedrosa dice que la obra aportaría el calado de entre 11 y 15 metros que precisa el puerto.

El Instituto Hidrográfico de la Royal Navy, el departamento cartográfico más prestigioso del mundo, reeditó en agosto de 1999 una nueva carta de la Ría de Vigo actualizada en septiembre de 2001. Las cotas medidas por los técnicos militares británicos concedieron al muelle del Areal 10 metros de profundidad en la zona más próxima a Guixar y 13,3 en la "L" que forma el muelle transversal; de 13 a 17 metros en la línea de atraque Guixar-Vulcano; hasta 16 metros en la terminal de trasatlánticos; y de 7,5 a 10 metros en la dársena de Bouzas.

Todas estas mediciones indican la profundidad en la marea más baja del año.

En la entrevista publicada por FARO el domingo, Pedrosa explicaba que el objetivo de la ocupación de esos 208.000 metros cuadrados de mar era ganar un calado de entre 11 y 15 metros. Así, y ciñéndonos a la profundidad descrita en la carta náutica de la Ría de Vigo, el polémico relleno del Areal sólo permitiría ampliar mínimamente el calado en ese atraque. En puertos como el de Santander o Valencia, cuando sus dársenas pierden entre tres y cinco metros de calado, han optado por el dragado en lugar del relleno, "sencillamente, porque es más rápido, barato y no es una obra traumática", apuntaron fuentes de Costas del Estado.

En cuanto a si el calado es suficiente o no para que arriben a Vigo barcos de gran tonelaje, la Autoridad Portuaria de Vigo cita con orgullo en su web a "los mayores buques que han entrado en el último quinquenio". Se trata del trasatlántico *Norway*, de 10,49 metros de calado, y del carguero *Anniversary*, de 15,02.

Los buceadores aseguran que el fondo del Areal no es rocoso

Julio Pedrosa descarta el dragado del Areal como una de las alternativas para evitar el macrorrelleno. Para apoyar su tesis, el presidente del Puerto esgrime dos argumentos: el primero, que la extracción de arena en esa zona incidiría negativamente en la sujeción de los muelles, corriendo el peligro de que estos se desplomasen; y en segundo lugar, el dragado sería muy costoso puesto que el lecho marino es muy rocoso.

Sin embargo, los buceadores consultados por este periódico aseguran que el fondo del Areal no es rocoso, y que el desplome de los muelles podría evitarse con una ligera ampliación para reforzarlos.

El buzo vigués Antonio Almodóvar lleva 30 años trabajando en la construcción submarina en la ciudad. Ha participado en la ampliación de la terminal de Guixar, de Bouzas y en el último dragado del Areal. Almodóvar afirma que "el fondo del Areal no es rocoso. Sí existe una capa de jabre, un especie de piedra descompuesta, pero que en ningún caso necesita de voladuras". Y aunque aboga por el relleno para ganar calado en lugar de dragar el fondo, reconoce que el 75 por ciento de la zona que ahora se pretende rellenar ya está dragada, con un fondo que oscila entre los 12 y 16 metros de profundidad.

Otro de los buzos preguntados sobre este tema prefirió ocultar su identidad "porque aquí todos vivimos, directa o indirectamente, de la Autoridad Portuaria". A juicio de este profesional con más de 20 años de experiencia, "si el fondo no es rocoso, pues draguémoslo y todos contentos. Hay que barajar otras alternativas y consultar lo que se hace en otros puertos del país". Por último, pregunta a Pedrosa: "¿Cuántos barcos no vinieron a Vigo por falta de calado?".