Lunes, 18 de febrero de 2002

LA OPCIÓN FIGURA ENTRE LAS SEIS FORMULADAS POR LA AUTORIDAD PORTUARIA PARA QUE EL CONCELLO DEBATA SOBRE ELLAS

Una de las propuestas del Puerto para el tren incluye un gran relleno en Bouzas y el Berbés

P. L. - Vigo

Una de las seis propuestas de la Autoridad Portuaria para conectar Bouzas por ferrocarril incluye un gran relleno entre la terminal portuaria boucense y el Bebés, sólo interrumpido por un puente móvil de unos 230 metros de longitud, que se abriría al paso de los barcos, lo que dejaría el muelle de Coia en una especie de laguna con una pequeña puerta de entrada. La elección final se adoptará en consenso con el Concello.

Como alternativa al túnel entre Beiramar y Bouzas incluido en cuatro de las propuestas del Puerto, el estudio de viabilidad para la conexión ferroviaria plantea en otra de ellas la ampliación de las dársenas del puerto pesquero y de Bouzas, sobre las que se apoyaría el puente móvil y para las que sería necesario el empleo de 3.652.875 metros cúbicos de relleno, es decir, casi 500.000 metros cúbicos más que en el controvertido proyecto de la Autoridad Portuaria para el Areal.

El acceso ferroviario a la dársena de Bouzas se realizaría a través de un puente con una sección de tres metros, separado del resto de carriles para vehículos mediante una acera de un metro. Los carriles para vehículos en la dársena tendrían una sección de 3,5 metros cada uno. De forma complementaria se realizaría una mejora de la Avenida Beiramar, a la que se le añadirían dos nuevos carriles.

La propuesta para el tren se inicia en la zona portuaria, en el punto en el que el actual trazado ferroviario se dirige a la darsena del Puerto Pesquero, que sería ampliada.

Una vez alcanzado el fondo del citado puerto, el ferrocarril cambia de dirección y se dirige hacia el suroeste a través de una rampa ascendente con una pendiente del 2%, avanzando hacia Bouzas. La posibilidad de elevación del puente mantendría la navegación de los barcos a su entrada a la bahía de Bouzas.

En la dársena opuesta, el trazado se desarrollaría con la misma pendiente del 2%, para finalizar en el relleno boucense, que también se ampliaría. Por el puente se desviaría el tráfico de acceso al puerto de Bouzas del general, que se desarrollaría por la Avenida de Beiramar.

Las seis alternativas fueron diseñadas por el arquitecto Marcos J. Pantaleón, responsable del túnel de Beiramar y de su continuación por Areal, que se iniciará el próximo 4 de marzo. La documentación fue entregada recientemente por el presidente de la Autoridad Portuaria, Julio Pedrosa, al alcalde de Vigo, Lois Castrillo, quien la repartió entre representantes de los distintos grupos municipales la pasada semana en la comisión del ferrocarril.

El Areal sigue distanciando al alcalde y a Manuel Fraga

La reciente reunión del alcalde con el presidente de la Xunta, el pasado viernes, no logró acercar las muy diferentes opiniones de Lois Castrillo y Manuel Fraga sobre el relleno del Areal. El regidor municipal aprovechó su visita a Santiago para expresarle a Fraga que el proyecto de

la Autoridad Portuaria le parece "una barbaridad", pero el jefe del Ejecutivo gallego sostuvo que la actuación es necesaria para que el Puerto sea competitivo.

López Veiga explicará en el Parlamento sus declaraciones

El conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, deberá dar explicaciones esta semana en el pleno del Parlamento sobre sus polémicas declaraciones sobre el relleno del Areal y el futuro de Vigo como ciudad industrial. "Es utópico pensar que Vigo pueda llegar a ser una ciudad de servicios", había declarado el conselleiro. En el pleno que se inicia mañana, la diputada del BNG Olalla Fernández le pregunta si no cree que son unas declaraciones impropias de un conselleiro.

El estudio de viabilidad apunta que las ampliaciones "podrían estar ya previstas"

A la hora de comparar económicamente las diferentes soluciones para llevar el ferrocarril a Bouzas, el autor del proyecto sólo considera el 50% del coste del relleno total necesario, ya que la ejecución de las dos dársenas "podría estar ya prevista". El relleno costaría así 45,4 millones de euros (7.547 millones de pesetas).

En la terminal boucense ya han comenzado de hecho las obras de ampliación, que han levantado quejas entre colectivos vecinales y ecologistas. Pese a presupuestar sólo la mitad del relleno previsto, la comparación de las seis alternativas convierte a la del puente móvil en la más cara, con un coste de 5.051 millones de pesetas (30,36 millones de euros). La menos costosa es la única alternativa que no incluye túnel ni puente, sino la simple ocupación de un carril de la calzada de la Avenida de Beiramar por el tren, que tendría un presupuesto de 221 millones de pesetas (1,3 millones de euros).

El estudio apunta entre las ventajas de la alternativa que incluye el puente y el relleno que reduce el recorrido del ferrocarril en casi tres kilómetros, aunque como contrapartida se encuentra el reducido galibo del viaducto, de tan sólo quince metros, insuficiente para un gran número de embarcaciones, lo que hará necesaria la maniobra de izado del puente de forma habitual.

Otra ventaja consiste en el desvío del tráfico viario de acceso al puerto de Bouzas del que se desarrolla por la Avenida de Beiramar.

© FARO DE VIGO, 2002. Todos los derechos reservados