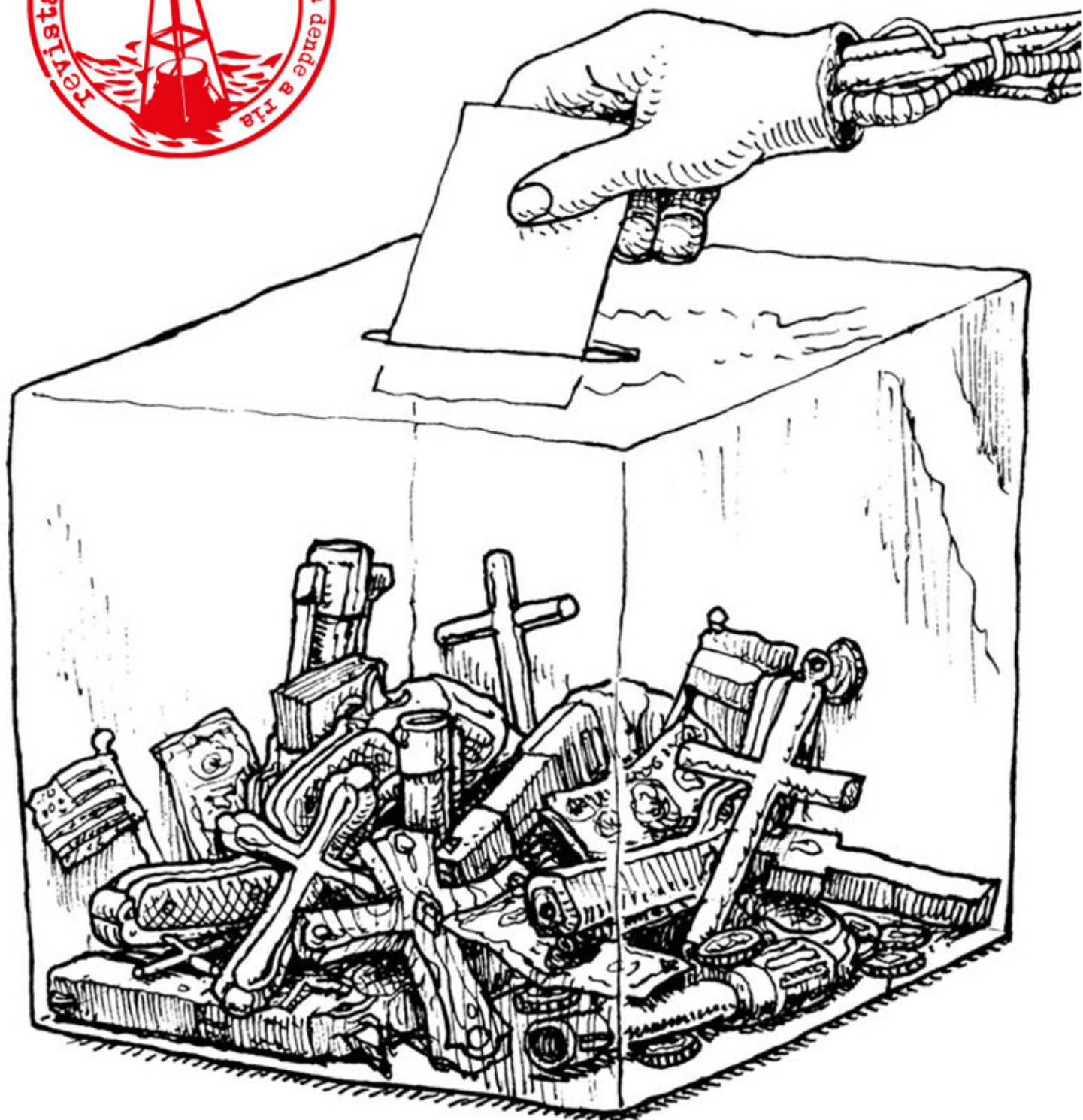




Nº 6

SUMARIO

Título	Autor	Páxina
Editorial.		3
A “mudanza global” da pesca en Galicia.	Juan Pablo Forti.	4-5
O camiño de Tirán.	Estudio R2Rban, proxectos híbridos.	6-7
Govi.	Alexandre Doucin, María Ríos e Fátima Ruiz.	8-9
O limón da discordia. Os outros custos da industria alimentaria.	Uxío Reinoso.	10
Estimulando a destrución do litoral.	Begoña G. Ríos.	11
Os dereitos da infancia.	Enrédete Radio.	12
A Costa da Morte: paisaxes, lendas e naufraxios.	Daniel García.	13
Axentes de bolsa no peirao.	Carlos Casal.	14
A Boia entrevista a...	Serxio Regueira Gómez.	15

0.50€

n.º 6

Setembro-2013

COLABORA CONNOSCO!

aboia.info

revistaaboia@gmail.com

Locais de distribución:

Centro social Bou Eva (Vigo), Café Bizarro (Vigo), Ferriñas (Vigo), Irmandiños (Vigo), De 4 a 4 (Vigo), Mercado da Tía Ni (Sabarís), Café Uff (Vigo), Cova dos ratos (Vigo), Bar Hipólito (Vigo), Tetería Rosalinda (Vigo), Bar Princesa (Vigo), Taberna do Jefe (Cangas), La bolera (Moaña), Rañolas Café (Gondomar).

Tirada do número anterior: 150 exemplares.

A boia por Revista A Boia atópase baixo unha Licencia Creative Commons Atribución-NonComercial-CompartirIgual 3.0 Unported.



EDITORIAL

O litoral, a terra e as augas costeiras son se cadra o ben público máis valioso que temos. Praias, cantís, dunas, beiramares, esteiros,... son espazos naturais cunha gran riqueza medioambiental, social e económica limitados: hai o litoral que hai e é imposible crear outro.

Gran parte das nosas costas sufriron agresións de imposible ou moi difícil rexeneración; a Ría de Vigo é un exemplo do efecto depredador da industrialización, o capitalismo e o caciquismo. Nas últimas décadas, e semella que nas vindeiras tamén (a menos que o evitemos), a costa, un ben común, foi privatizada (ou concedida "incondicionalmente") para o beneficio dun poucos.

En teoría no estado español o valor do litoral como ben público está recoñecido na mesma Constitución de 1978; no artigo 128. 2, dise que o Estado debía ser o garante da conservación e aproveitamento sostible deste ben público. Pola contra na práctica, o Estado é o principal axente de degradación da terra e augas costeiras. O Estado non protexe suficientemente a costa dos intereses privados e na realidade é el mesmo quen actua como promotor de agresións ao noso medio ambiente e modo de vida.

Así, na Ría de Vigo, a Autoridade Portuaria (e anteriormente J.O.P.) foi, e aínda é, a principal responsable da destrución de

praias e bancos marisqueiros. Boa parte do crecemento de Vigo e contorna fíxose a base de destruír a súa costa. Dende o ano 1870 en que se fixo o primeiro recheo no Areal, o interese particular foi o que dirixiu as instalacións industriais e comerciais (tivesen ou non implicación co mar), urbanizacións, paseos, avenidas e aparcadoiros marítimos do "Porto de Vigo". Aínda hoxe en día a Autoridade Portuaria carece dun plan integral que asegure un óptimo e xusto aproveitamento dese espazo tan valioso.

A día de hoxe o desmantelamento do sector naval, a debilidade das industrias pesqueiras (Pescanova, Vierasas,...) e a cada día maior dependencia da Citroën, debería facer cuestionarnos este modelo social e económico desenvolvista que crea oportunidades para unhas poucas e desemprego, inseguridade, pobreza e miseria para a maioría. Agora mesmo todas nós deberíamos preguntarnos por que o goberno do PP está a impor unha nova Lei de Costas, na que, entre outras cousas, en moitos puntos das rías a servidume do Dominio Público Marítimo-Terrestre pasará de 100 a 20 metros.

DEMOCRACIA FRONTE "OS MERCADOS"

MOBILIZAR + CONVERXER + CONSTRUIR

PENSA + ACTÚA + ORGANÍZATE

A “MUDANZA GLOBAL” DA PESCA EN GALICIA.

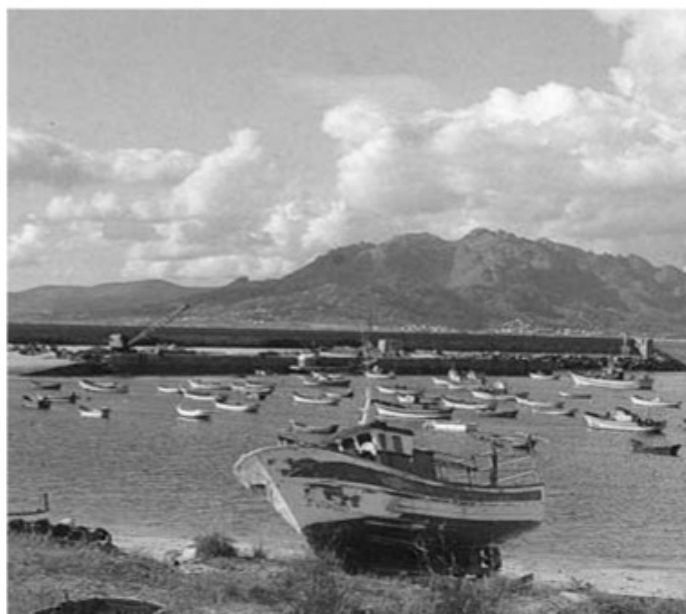
Juan Pablo Forti.

A temperatura media en Galicia incrementouse 0,7 graos nas últimas décadas. Segundo un informe do CSIC, a produtividade na plataforma galega ven descendendo nas derradeiras décadas; un 40% dende os anos 50 ata a actualidade. A mudanza climática global altera o réxime de circulación atmosférica, habendo cada vez menos ventos do Norte e con menos intensidade na nosa costa. Os ventos do Norte arrastran as augas superficiais da costa cara o mar, e este volume de auga así desprazado é ocupado por augas profundas cargadas de nutrientes. O afloramento destas augas, en contacto coa luz solar fai que medren as algas que constitúen a base da cadea trófica mariña, da que formamos parte dende hai milenios.

“Segundo un informe do CSIC, a produtividade na plataforma galega ven descendendo nas derradeiras décadas; un 40% dende os anos 50 ata a actualidade.”

Queimando petróleo conseguimos mudar o clima de xeito inexorable e impredecible, e tamén multiplicamos a nosa capacidade de incidir na biosfera dun xeito mesurable. As frota pesqueiras, movidas polo gasóleo multiplicaron a súa capacidade de extracción, e pronto a inmensidade do mar fíxosenos pequena; un 70% dos caladoiros europeos están sobreexplotados e o ecosistema mariño altamente degradado e contaminado. Chégase ao punto de que os poucos lugares aínda ricos soportan un esforzo pesqueiro tal que en centos de millas cadradas os buques literalmente

pelexan polo territorio. É habitual que os arrasteiros leven por diante centos de aparellos de enmalle sen consecuencias.



Embarcacións da reserva mariña de Lira: Pode que nunhas décadas rexurdan os portos destas características.

Un mariñeiro galego fai 30 ou 40 anos podía facerse unha casa co soldo de dous anos e hoxe pode pasar toda a vida sen rematar de pagar a hipoteca. O esgotamento dos caladoiros e o continuo incremento do prezo do petróleo, que hoxe acada un terzo da venda das capturas, fan diminuír a marxe do beneficio. Miles de familias viven da pesca en Europa, polo que a súa sustentabilidade é crucial. Facer isto posible implica necesariamente internalizar os custes, é dicir, que o extractor primario (mal chamado produtor) venda o peixe a un prezo que permita cubrir os custes de coidar os recursos e respectar as persoas. Mais isto non é o que ocorre: os extractores venden o peixe ao prezo que os intermediarios decidan pagar, pois precisan desesperadamente a liquidez para encher o depósito, arranxar



O espellismo do petróleo "gratis" e dos recursos ilimitados: Hoxe a agresiva flota de altura galega ten tripulación estranxeira para manterse a flote.

o barco e saír ao mar. Para máis inri dáse o paradoxo de que o prezo do peixe sube no super, mais baixa na primeira venda: a pescada que pagamos a 14 euros o quilo vendeuse a 2,5.

"O esgotamento dos caladoiros e o continuo incremento do prezo do petróleo, que hoxe acada un terzo da venda das capturas, fan diminuír a marxe do beneficio."

Nestes tempos, estase a reformular a PPC (Política Pesqueira Común) e en moitos aspectos supón un avance en para a sustentabilidade, aínda que moitas normativas non sexan aceptadas polo sector pesqueiro, que non tivo opción a participar no proceso. Tampouco se mira intento algún por regular o abuso por parte dos intermediarios, nin se fala de internalizar os custes para unha explotación sostible.

O que si se está a potenciar coas novas políticas da UE son as 'reservas mariñas'. Esta é unha figura na que os "produtores"

locais son os responsables da xestión dos recursos dun área determinada. Nestas áreas se fomenta o cooperativismo e a venda directa ao consumidor, incrementando a marxe a axudando ao mariñeiro a cobrar un prezo xusto polo seu traballo.

En Galicia temos dúas reservas mariñas, Lira e Cedeira, e cos seus atrancos, van funcionando. A Fundación Lonxanet encárgase de vender "on-line" unha parte desta produción. Probablemente a pesca industrial teña que aprender deste tipo de emprendementos: se os armadores foran quen de pórse de acordo, pactar prezos de venda xustos e quendas de explotación para asegurar a estabilidade dos stocks poderíamos crear un modo de vida digna para os galegos mariñeiros, sen necesidade de contratar a miles de indonesios e peruanos que traballan 12 meses ao ano por menos da metade do que o fan os poucos galegos mariñeiros que aínda quedan... polo menos, mentres haxa gasóleo para ir ao Gran Sol e máis alá.

O CAMIÑO DE TIRÁN.

Estudio RURban, proxectos híbridos.*

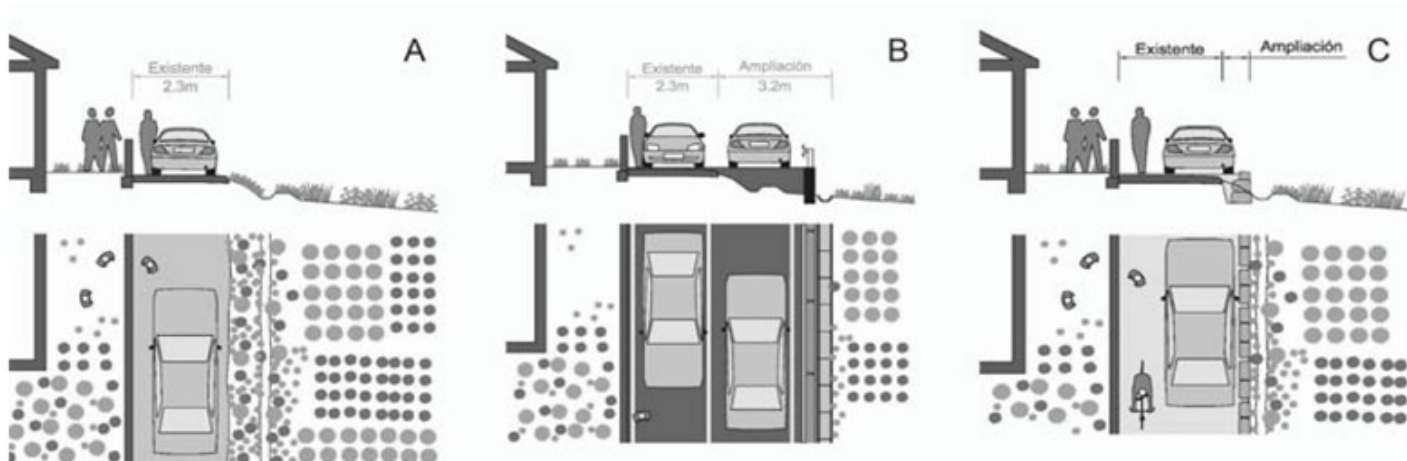
Se xeneralizamos un chisco, podemos afirmar que os espazos costeiros, no que respecta á Ría, son vistos como "oportunidades" para a edificación (de casas, de chalés, hoteis ou galpóns). Con elas chega a "urbanización", ou sexa, os servizos de carácter urbano como a luz eléctrica, o saneamento... pero tamén a "mellora" dos camiños para convertelos en estradas.

"En Galicia existe un outro problema e ten que ver coa identificación entre pichi e progreso. Así é que a ninguén lle sorprende escoitar, no tocante ás estradas, que 'canto máis anchas sexan, mellor'."

En Galicia existe un outro problema e ten que ver coa identificación entre pichi e progreso. Así é que a ninguén lle sorprende escoitar, no tocante ás estradas, que "canto máis anchas sexan, mellor". Tamén é certo que este tipo de afirmacións está perdendo popularidade.

Isto é así dende que nocións de progreso e desenvolvemento -ligadas tradicionalmente a aspectos unicamente materiais- comezaron a incorporar aspectos cualitativos; é dicir, aqueles que fan referencia ao "bo vivir". Por este motivo é habitual que a costa se converta en espazo de conflito entre os defensores dun desenvolvemento cuantitativo (máis é sempre mellor) e aqueloutros que entenden que o desenvolvemento é algo máis que crecemento sen máis e por iso piden un desenvolvemento en calidade.

Tentaremos ilustrar esta cuestión co caso dun espazo costeiro no que o crecemento é contrario ao desenvolvemento. O protagonista é o antigo camiño que, discorrendo ao carón da costa, comunicaba as vilas de Moaña e Cangas (antes da existencia da PO-551). Na actualidade é un camiño asfaltado, cun ancho reducido (ver a sección tipo A) pero que conserva moita vida e é utilizado das formas máis diversas; de feito cada vez máis, serve de atallo para peóns e ciclistas que van dunha vila á outra (distantes 5km) e que queren evitar a dura e árida estrada.



Malia a todo, segundo unha parte da veciñanza, o camiño debería ser desdoblado para facilitar o cruce entre dous coches (ver sección tipo B). Esta solución, xa foi repetida nun sen número de camiños e o resultado é un tipo de estrada que “repele” calquera outro uso que non sexa a circulación rodada, posto que fai inviable o xogo, a socialización, o paseo, o tránsito en bicicleta, etc.

En resposta, defendemos outras fórmulas capaces de mellorar os espazos que atravesa este camiño costeiro. Coa participación da veciñanza, chegouse a unha solución na que o espazo do camiño pasaría a ser compartido, acometendo a tal fin, sinxelas melloras puntuais que faciliten a convivencia entre persoas e vehículos (ver sección tipo C). Para completar a mellora do antigo camiño costeiro limítanse a velocidade e volume de coches.

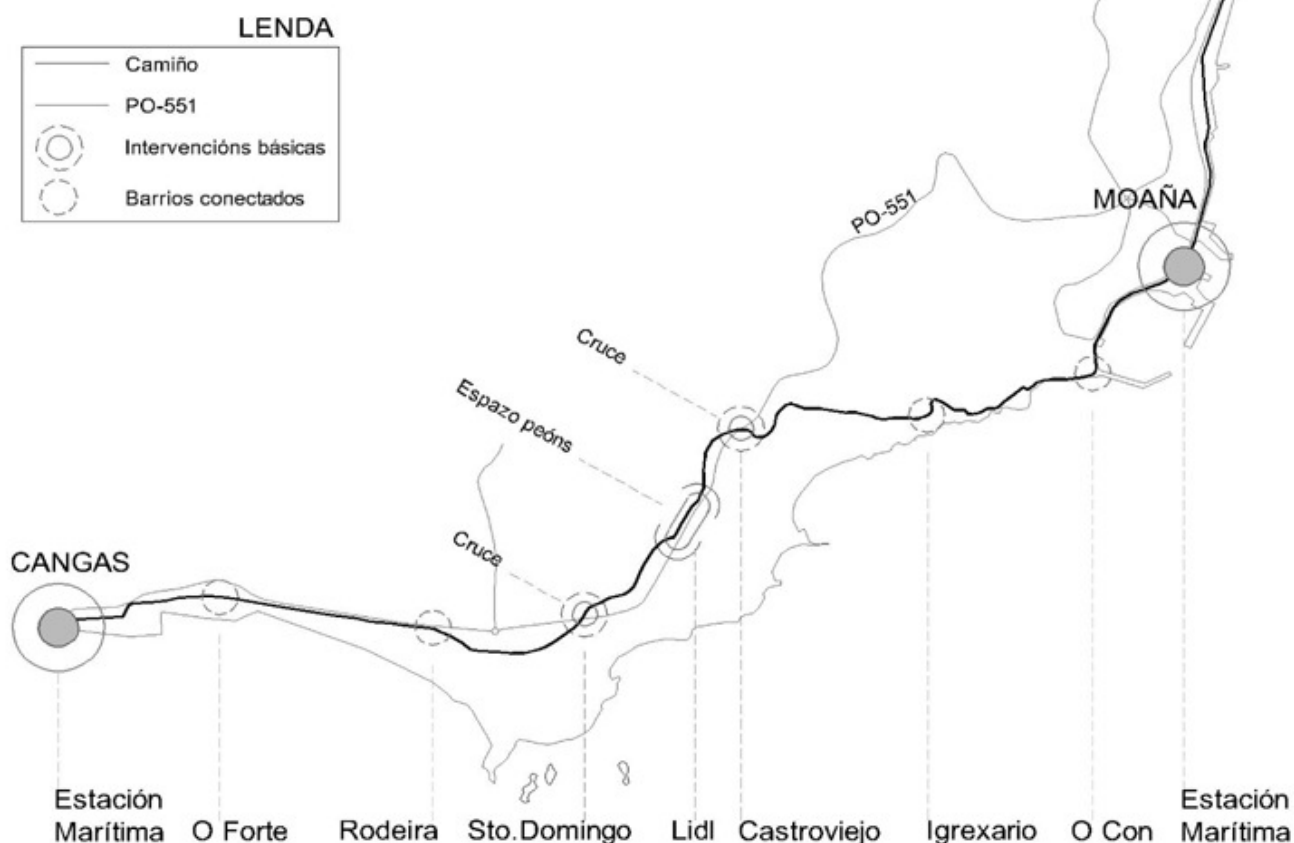
Esta estratexia levaríase a cabo en cada un dos catro tramos do camiño (fragmentado pola PO-551); ao mesmo tempo que se resoven os puntos de cruce entre ambas vías (semáforos con botón, barreiras, etc). Deste xeito conséguese por a disposición

de tódalas persoas unha infraestrutura que complementa á PO-551, en troques de desvirtuar un espazo costeiro con fórmulas de desenvolvemento obsoletas.

“Un camiño humanizado, que comeza e remata nunha estación marítima de ría sería unha feliz forma de repensarmos as nosas necesidades básicas en materia de mobilidade.”

En definitiva, os novos hábitos da poboación requiren unha readecuación das infraestruturas e espazos existentes. Un camiño humanizado, que comeza e remata nunha estación marítima de ría sería unha feliz forma de repensarmos as nosas necesidades básicas en materia de mobilidade. Se chegaches ata aquí, queremos convidarte a que vos acheguedes a Tirán e que, seguindo o mapiña, descubrades as praias ás que dá acceso este camiño.

**María Novas, David Pereira e Martín Barreiro.*

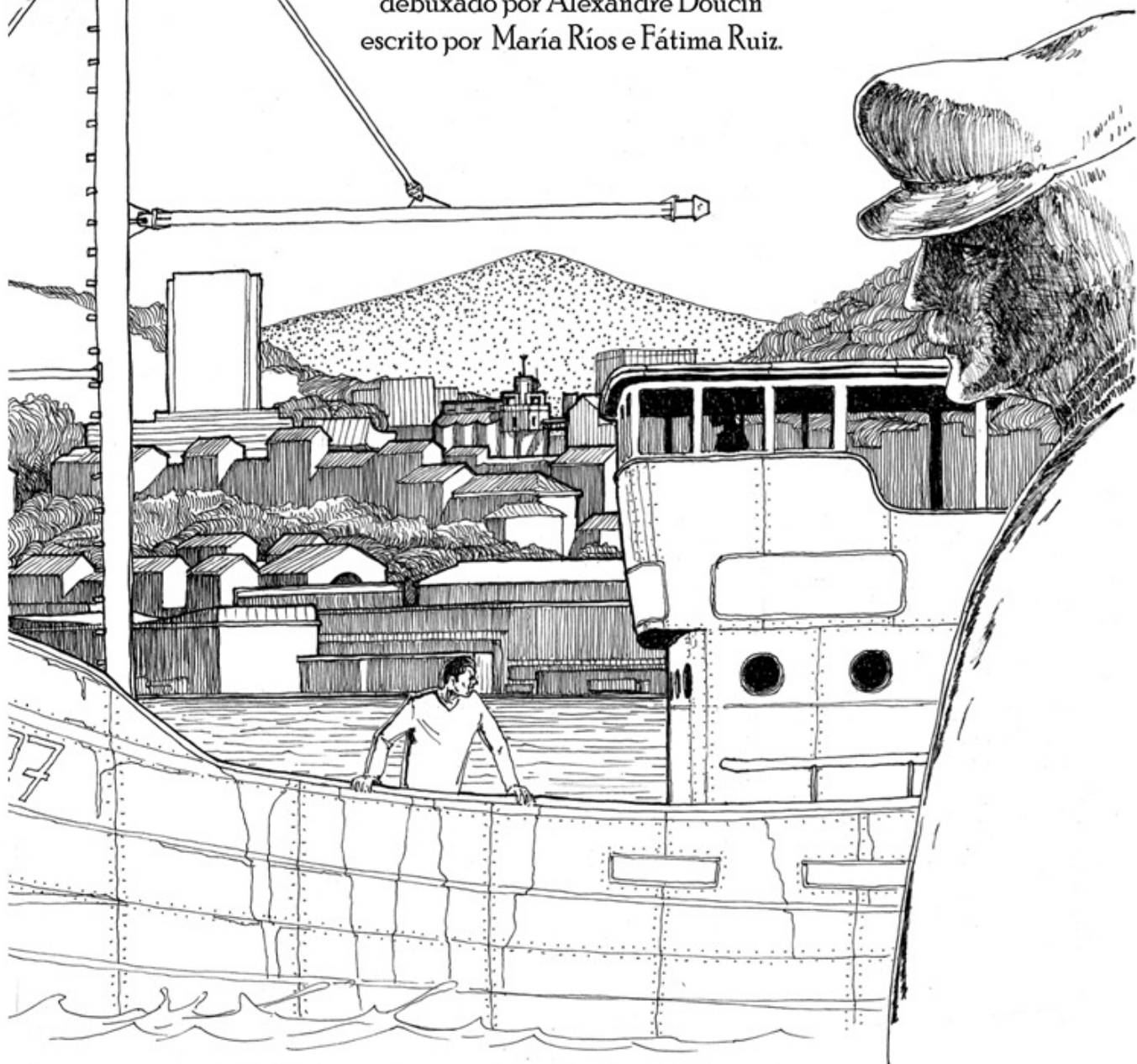


GOVI

Á busca dos restos da balea mecánica.

é un soño conxunto
debuxado por Alexandre Doucin
escrito por María Ríos e Fátima Ruiz.

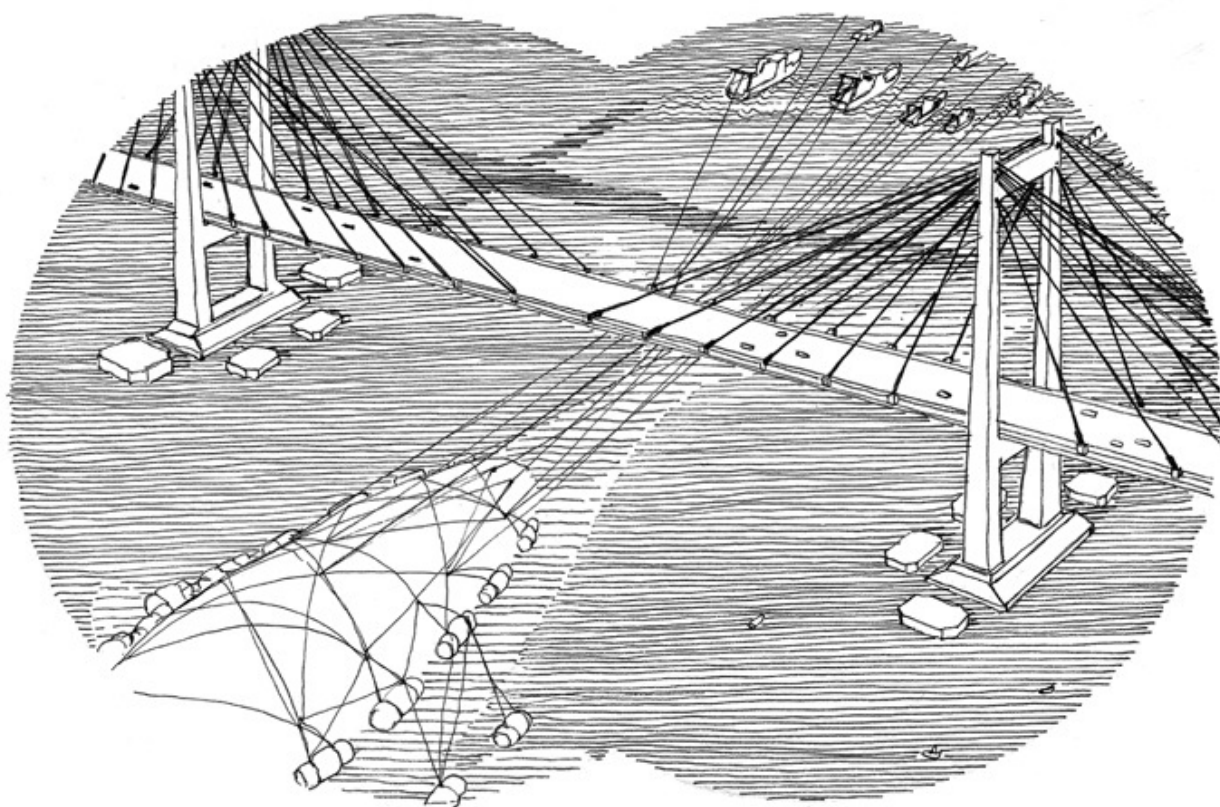
ENTREGA 1 de 5



Unha balea mecánica é un animal mitolóxico de Galica. Despois de 80 anos de vida en alta mar, as baleas mecánicas non morren, entran nun estado vexetativo e achéganse á costa, para seren metamorfoseadas pola poboación local.

Esta é a historia de GOVI, unha balea mecánica que un día entrou na ría de Vigo, entregando o seu corpo para ser despedazada en diferentes materias primas “máxicas”, que serviron quen de se adaptar ás necesidades, arelas e actividades dos habitantes, xerando así un proceso transformador da vida na ría e dos que a habitan...

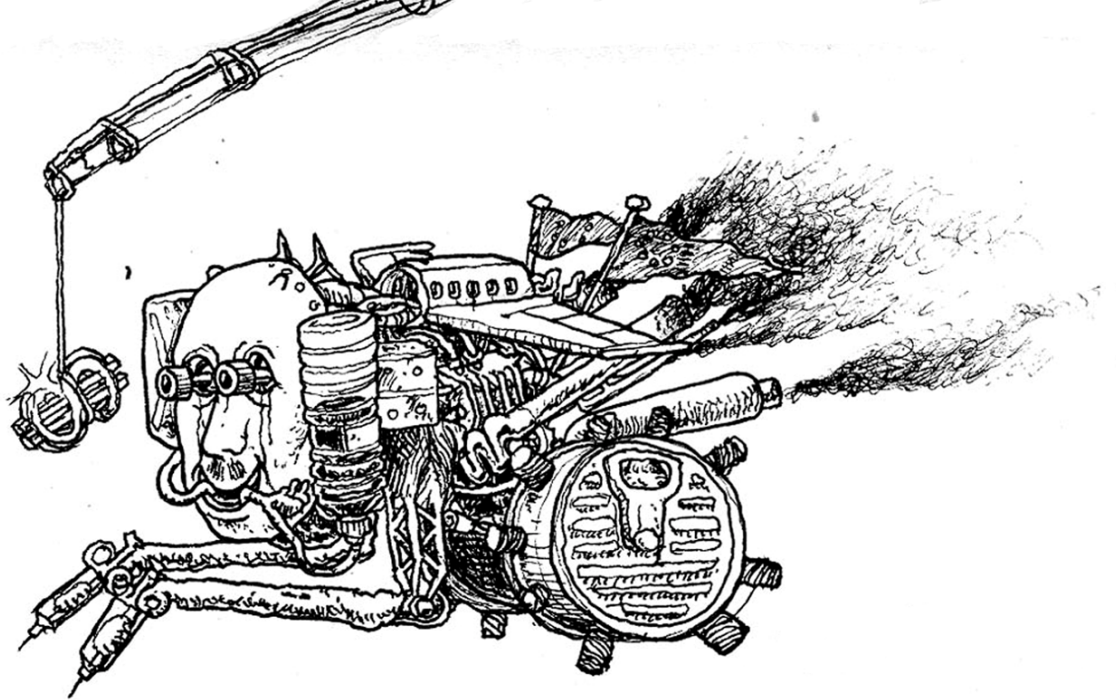
....veste a descubrir a Ría con GOVI?



A antiga factoría de pan situada no punto culminante da cidade de Vigo, servía dende tempos inmemoriais de guarida do Capitán Sireno. Cunha vista impenetrable sobre a Ría, o Capitán Sireno encargábase de moderalo tráfico marítimo.

Unha madrugada o Capitán Sireno, estaba a esperar o regreso dos pescadores do Morrazo para autorizarlles a entrada á Ría. A anómala configuración da flota e a súa mercadoría, mais voluminosa que de cotío, aceleraron o seu corazón.

O Capitán Sireno estaba a esperar ese acontecemento dende había tempo, GOVI, unha balea mecánica, tiña elixido a Ría de Vigo para a súa metamorfose!



SETEMBRO

						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

◉ OS OUTROS CUSTOS DA INDUSTRIA ALIMENTARIA.

Uxío Reinoso.

Precisas un único limón, poñamos que para un cóctel. Vas ao "súper", e descubres que xa non os venden soltos, só en mallas de 1 kg a 1,49 euros; dubidas, sénteste un chisco estafada, pero os mercas. Xa de camiño a casa, les a etiqueta do saquiño: "Orixe: Chile". O día seguinte, no mercado fíxaste no prezo da froiteira: limón "do país" 2,49 euros/kg. Pregúntaste: pero como? Non hai custos de transporte? Os chilenos non pagan impostos de importación?



Foto: Lau.

Mentres tanto, un limoeiro preto da túa casa está repleto de froitos que non teñen quen os apane; ou, nunha situación intermedia, no Levante español, a explotación de milleiros de hectáreas de cítricos está paralizada por falta de rendibilidade económica.

Pero si, no prezo daqueles limóns chilenos van incluídos os custos de transporte e

os impostos de entrar na UE. Acontece que os custos monetarios de produción (custo da terra, o regadío, a man de obra, os impostos...) son inferiores naqueles países. Aqueles limóns "estranxeiros" son máis competitivos en orixe, favorecendo así a aparición dunha economía de escala (a máis cantidade, menor custo por unidade), non só na parte da produción senón tamén, consecuentemente, nas partes da distribución, comercialización e financiamento, isto é tamén custa menos empacalos, refrixeralos, transportalos...

É a lóxica apisoante do mercado. Dende aquí fixámonos nestes casos, como o do limón chileno pero en realidade isto ocorre en todas as direccións; quizais un dos casos máis escandalosos sexan as 20 toneladas de auga embotellada que intercambian Reino Unido e Australia (en ambas direccións!!).

***"Esta situación de globalización,
aínda que rendible
monetariamente para algúns, trae
consecuencias nefastas para a
maioría."***

Esta situación de globalización, aínda que rendible monetariamente para algúns, trae consecuencias nefastas para a maioría: emisión de CO₂ á atmosfera, o consumo superfluo dun ben escaso e valioso como o petróleo, extensión de grandes monocultivos, perda de calidade dos produtos (colleita en verde, transxénicos...) e, quizais a máis evidente de todas, a opresión dos produtores, que, baixo a espada da competitividade, apenas poden loitar pola mellora das súas condicións laborais e socioambientais.

ESTIMULANDO A DESTRUCCIÓN DO LITORAL.

Begoña C. Ríos.

Errare humanum est, perseverare diabolicum.

En maio de 2013 entrou en vigor a *Lei de protección e uso sustentable do litoral*, que modifica a Lei de Costas. A Lei de Costas do 1988 xurdiu en resposta á febre urbanística dos anos 60 e 70 que cementou boa franxa do litoral español. Pretendía ser un punto de inflexión que paralizase o fenómeno destrutivo e privatizador do litoral pero a intención entusiasta desta lei quedou truncada. A creación delirante de infraestruturas de transporte, a construción masiva de segunda residencia, a moda do ladrillo - inversión, xunto co baleirado da “España rural interior”, fixo que o novo boom inmobiliario dos 90 e a euforia urbanística do 2000-2007, urbanizase gran parte da costa española.

“En vez de tomar medidas para protexer o litoral supervivente, as institucións ceden ante intereses corporativos e privados.”

Perante esta situación, sumado ás ameazas da mudanza climática, en vez de tomar medidas para protexer o litoral supervivente, as institucións ceden ante intereses corporativos e privados.

Enmascarada baixo un título burlesco e co falso obxectivo de acadar a “seguridade xurídica”, a Lei de Costas do 2013 flexibilízase para permitir novas dinámicas devastadoras. Destacamos algúns cambios:

- Permítense **obras de consolidación** (antes prohibidas) nas construcións en Dominio Público Marítimo Terrestre (mentres dure a concesión), así como na servidume de protección. Isto fai que



Piscifactoría de Stolt Sea Farm en Cabo Vilán (Camariñas).

as obras que estaban predestinadas a desaparecer para liberar a costa, poderán agora perpetuarse.

- **Redúcese a servidume de protección** de 100m a 20m nos núcleos de poboación que reúnan as características do solo urbano.
- Exclúense do DPMT, en certos casos, as **actividades de cultivo mariño** (plantas de acuicultura), e permítese a instalación destas plantas na servidume de protección.
- Prorrógase o **prazo máximo das concesións** de 30 a **75 anos**.
- Incorpórase a **transmisión inter vivos das concesións** (até agora só se transmitían *mortis causa*), o cal quebranta a inalienabilidade do Dominio Público (non se pode vender).
- Faise un deslinde *singular* de 12 municipios “amnistiados” con urbanizacións que antes ocupaban o DPMT e agora, escusándose na degradación da zona, quedan fora do DPMT (en Galicia: Moaña).

Xa non veñen con rodeos. A desprotección do litoral queda perfectamente recollida na nova Lei de Costas.

OS DEREITOS DA INFANCIA.

Equipa do Enrédade Radio.

Por Dereitos da Infancia entendemos o conxunto de normas internacionais que protexen as persoas ata os dezoito anos. Estes dereitos son irrenunciabes e inalienables, polo que non poden ser vulnerados por ninguén en ningún caso. A Convención dos Dereitos dos Nenos de 1989 recoñece ás crianzas como titulares activos, isto é, non son só beneficiarias senón tamén promovedoras e transformadoras.

"As crianzas teñen dereito a dar a súa opinión e que sexa tida en conta. Teñen dereito á liberdade de pensamento, de crenzas e de relixión."

As crianzas teñen dereito a dar a súa opinión e que sexa tida en conta. Teñen dereito á liberdade de pensamento, de crenzas e de relixión. En cambio poucas poden elixir que relixión profesar, por exemplo. Eliximos para elas, sen contar con elas.

Teñen dereito a non ser obxecto de inxerencias na súa vida privada, correspondencia, etc. ¿Cantas persoas len o móbil dos fillos e das fillas?

Hai que protexer á infancia de toda forma de maltrato e violencia (física, psíquica, sexual ou verbal). A labazada a tempo, as cadeiras de pensar, o 'es malo/a, es parvo/a', prácticas socialmente aceptadas pero que son maltrato e menoscaban a súa dignidade.

Teñen dereito a un nivel de vida axeitado. Nun país sumido no desmantelamento do Estado de Benestar e cunhas taxas de paro alarmantes, moitas familias non

teñen os recursos suficientes para garantir a cobertura das necesidades máis básicas de tódolos seus membros, incluídos os e as menores.



Non esquezamos o Dereito á Educación, que terá en todo caso que respectar a dignidade da crianza en canto persoa. A Lei Wert, que supón unha volta a sistemas educativos da época franquista, o recorte en becas e a subida de taxas, que deixan fora á clase media. Educación baseada unicamente nos resultados, na memorización e na competición por ser 'mellor'.

O sistema capitalista só ten en conta as necesidades e opinións do grupo dominante, isto é, varón de media idade. O resto (persoas con discapacidade, mulleres, persoas maiores, grupos étnicos minoritarios e as crianzas) non poden acceder a cotas de poder nin denunciar as vulneracións.

Necesitamos unha nova visión da Infancia como iguais. Necesitamos entender que o noso privilexio coma adultas debe servir unicamente para protexer e garantir os Dereitos, non para impor, ningunear ou aproveitarnos.

A COSTA DA MORTE:

PAISAXES, LENDAS E NAUFRAXIOS.

Daniel García.

Cando lin a proposta temática da Revista A Boia para este novo número non dubidei un intre. Hai uns meses tiven a oportunidade de coñecer a Costa da Morte, un lugar máximo onde as paisaxes e as lendas, os faros e as vilas mariñeiras namoráronme ao momento. A Costa da Morte, que se estende polo litoral coruñés comprendido entre Fisterra e Malpica, toma o seu nome da multitude de naufraxios que alí se deron polos acantilados abruptos e a climatoloxía da zona ata que se levantaron os coñecidos faros.

"As lendas mestúranse con episodios históricos nestas terras máxicas onde o sol parece morrer cunha intensidade diferente."

As lendas mestúranse con episodios históricos nestas terras máxicas onde o sol parece morrer cunha intensidade diferente. Sentado preto do Faro de Fisterra, onde os romanos pensaban que remataba a terra e onde os celtas erixían un altar sagrado, reparei na enorme cantidade de botas de peregrinos abandonadas á súa sorte. Parece ser un xesto común entre os peregrinos para simbolizar a súa pegada nestas terras, pois moitos dos que se dirixen a Compostela adican un día máis para chegar ata aquí, ata a fin do mundo occidental. Pequenas pirámides de pedras adornan tamén as rochas mirando ao mar, no que parece ser un recordatorio das miles de almas afogadas nesas augas bravas e intensamente azuis. Hai lendas que incluso culpan á poboación local de certos naufraxios, pois din que os

paisanos colgaban lanternas dos cornos dos bois buscando confundir aos barcos e facelos naufragar para apropiarse dos seus cargamentos. Dos accidentes marítimos que estas costas presenciaron, o máis dramático foi o do barco militar HMS *Serpent*, no que morreron case 200 militares británicos a finais do século XIX. A poboación local rescatou os corpos e enterrounos no que hoxe é o "cemiterio dos ingleses", moi preto de onde anos máis tarde se construíría o Cabo Vilán, o primeiro faro eléctrico do estado español.



A Costa da Morte é unha paraxe única cunhas vistas increíbles que recolle a esencia do país. Toda persoa galega debería coñecer esta terra de contrastes onde o verde dos montes limita co azul deste mar que ás veces dá vida e ás veces róubaa, coa banda sonora das ondas bravas de fondo.

a especulación na costa non ten límites



✧ **“SUBE LA MAREA”**
✧ **“COMPRA !!”**

axentes de bolsa no peirao



carloscasal2013

A BOIA ENTREVISTA A...

SERXIO REQUEIRA GÓMEZ,

PRESIDENTE DA PLATAFORMA POLA DEFENSA DA RÍA DE VIGO "CÍES".

1. Cando se constituiu a Plataforma Pola Defensa da ría de Vigo "CÍES"(PDRV)?

Aínda que se levaba traballando case un ano, a Plataforma constituíuse legalmente no mes de outubro de 1.993.

2. Cales son os obxectivos fundamentais que persegue a Plataforma?

En términos xerais, loitar para acadar un saneamento integral da Ría, a defensa do medio ambiente, potenciar unha maior produtividade natural e a mellora da calidade de vida da cidadanía.

3. Pode citar algunha das campañas nas que participaron?

Nos anos noventa impediuse a instalación da empresa de hidrocarburos PETROVIGO en Bouzas que tería significado para a ría a súa sentenza de morte, non só polo movemento de carga e descarga de hidrocarburos nos peiraos, tamén polo que suporía o subministro de combustible a flote dentro da ría ou no corredor de navegación da costa galega.

4. Como valoran a nova Lei de Costas e que consecuencias pode ter na Ría de Vigo?

A reforma da Lei de Costas está feita para privatizar terreos de Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), isto é, terreos gañados ás praias e mesmo a lámina de auga. Unha reforma que deturpa e confunde os aterramentos e construcións nos areais e lámina de auga, cos núcleos tradicionais mariñeiros construídos sobre propiedades privadas, aos que por certo,

non dá solucións efectivas.

O posicionamento da PDRV é contrario a esta reforma aprobada o 9 de maio. As razóns son múltiples e variadas, destacamos especialmente:

A posta en marcha dunha lei concebida para protexer o medio ambiente non pode significar un retroceso das políticas protectoras adoptadas con anterioridade para todo o litoral. Porque é unha reforma que propugna graves discriminacións, que abre as portas á privatización de terreos de DPMT de xeito que os especuladores dos últimos 30 – 40 anos, pasen a ser propietarios duns bens de DPMT que son da colectividade.

É unha reforma que non aporta solucións aos problemas reais da gran presión urbanística sobre a primeira liña de costa consecuencia dunha desmedida especulación inmobiliaria e mesmo industrial, de maior ou menor grao de contaminación, polo que non sería preciso a súa instalación na ría para a súa actividade.

Os efectos sobre a Ría de Vigo, poden ser diferentes. Ocupacións e privatizacións de zonas dunares Samil, Rodeira, O Vao, Praia America ou Baiona. Aterrados sobre os que de forma irregular se fixeron construcións no bordo costeiro de todos o municipios da ría.

Cómpre dicir que aínda está sen aprobar o regulamento de desenvolvemento da propia lei e que podemos atoparnos con moitas sorpresas cando isto se dea.

