

Porto do Molle como imán: das corredoiras á mobilidade sostible

DAVID REINERO GONZÁLEZ

Moitas son as voces a favor ou en contra do polígono comercial de Porto do Molle. A súa ubicación xunto a un río, a perda ambiental que supón a explanación de un millón de metros cadrados dunha antiga fraga e mesmo o impacto sociolóxico que pode ter un polo comercial desa envergadura sobre a vida tranquila dos barrios veciños son algúns dos argumentos contrarios. Pola contra, a creación de emprego, a centralidade do polígono con respecto aos tres concellos do Val Miñor ou a necesidade de solo na comarca para grandes empresas e mesmo para reinstalar industrias existentes agora noutras zonas menos acaídas aparecen como elementos de defensa desta actuación.

En calquera dos dous casos, o feito é que as obras están xa ben avanzadas e non ten sentido preguntarse polo que pasaría se o proxecto fose distinto ou non se fixese. A pregunta agora non é que sería, senón que será. Como vai cambiar a vida dos miñoranos e que queda aínda por facer para que Porto do Molle sexa unha oportunidade de crecemento económico para a comarca.

Nesa liña as infraestruturas de comunicación e as interrelacións de mobilidade do polígono coa súa contorna son chave para o futuro do proxecto. De feito, a elección do emprazamento de Porto do Molle para o novo polígono comercial do Val Miñor xa determina, por si soa, as modalidades de acceso dos seus usuarios, primando fundamentalmente o tráfico rodado e, en menor medida, o peonil.

A súa ubicación lonxe de calquera eixo ferroviario fai que quede descartada esa comunicación, ao igual que a marítima. Pero no caso de Porto do Molle estas carencias non deben ser vistas como unha eiva senón como unha elección predeterminada pola propia filosofía do polígono: comercial, de servizos, terciario ou como se lle queira chamar, no que o espazo para o sector secundario, que tamén o haberá, será en todo caso menor e dirixido a unha industria de carácter lixeiro. Todas esas son actividades que non requiren de grandes e extraordinarios desprazamentos de materiais, para o que son apropiadas as comunicacións férreas ou marítimas, senón de constantes aínda que menores subministracións por parte de diversos provedores dirixidas tamén a unha gran variedade de empresas destinatarias. E para iso o medio de transporte máis axeitado, pola súa flexibilidade, é desde logo, e sen complexos, o viario.



ACCESOS VIARIOS

Pódese dicir que Porto do Molle existe porque ao seu carón pasa unha vía de alta capacidade. Ese elemento, a autoestrada autonómica Vigo-Val Miñor (AG-57), e o seu ramal a Praia América, fixeron que Porto do Molle fose visto como un excelente emprazamento –xunto coas súas características orográficas e xeográficas– para este tipo de polígono comercial. Isto é, sitúase á beira dunha vía que ten capacidade de sobra para acoller máis tráfico do que xa ten a día de hoxe e que comunica non só coa cidade de referencia, Vigo, senón, o que é máis importante, co seu principal nó de comunicacións viarias, Puxeiros.

VÍAS DE ALTA CAPACIDADE INFRAUTILIZADAS

De todos os aspectos anteriores, un dos máis importantes na relación creada polígono-autoestrada é a capacidade desta última para seguir recibindo tráfico. Porque actualmente a AG-57 ten unha intensidade media diaria (IMD) de tráfico, segundo os datos de 2009 da Xunta de Galicia, de 11.615 vehículos, cifra que está moi lonxe, por exemplo, non xa do tráfico da AP-9 na ponte de Rande (máis de 50.000 vehículos diarios), senón doutras vías que comunican a cidade coa área metropolitana, como o corredor do Morrazo (16.000), ou mesmo da intensidade de tráfico das estradas convencionais do Val Miñor, que analizaremos máis adiante.

A cifra da AG-57, en todo caso, é unha media, pero nin sequera nos momentos máis conflictivos se dispara, de xeito que no mes de agosto non é quen de superar os 16.000 vehículos diarios, cantidade relativamente reducida para unha vía de alta capacidade de catro carrís. Ademais, o tráfico é o medido á altura de Vincipios, e cuantifica polo tanto o groso dos movementos entre o Val Miñor e Puxeiros, polo que a intensidade no ramal que se dirixe cara Praia América e que dará servizo a Porto do Molle é moi inferior, por baixo dos 5.000 vehículos de media. E nin sequera coa recente reforma dos enlaces para facilitar os movementos internos no Val Miñor é de agardar un incremento substancial do tráfico. Tampouco outras variables, como o incremento na última década –moi moderado– ou o tráfico pesado –pouco máis de 500 camiións diarios, o 4,6% do tráfico total– poñen en cuestión a funcionalidade da autoestrada. En conclusión, a AG-57 ten capacidade para dar servizo a Porto do Molle e, á súa vez, o polígono axudará a rendibilizar unha vía con tráfico reducido para as súas características de altas prestacións.

VÍAS CONVENCIONAIS QUE XA NON SON FUNCIONAIS

Porén, se Porto do Molle si dispón, grazas a autoestrada, de bos accesos para a longa e media distancia, así como para as mercadorías, os tráfico de curto percorrido non empregarán a AG-57. Os usuarios de Nigrán e boa parte dos de Gondomar, Baiona e mesmo dos de Vigo –o que creará o problema que se analiza no seguinte punto– optarán polas vías convencionais, axeitadas para o tráfico de proximidade. Pero esas, ao contrario que a autoestrada, presentan xa unha inten-

sidade de tráfico elevada. Con criterios técnicos, mesmo se podería dicir que, en verán, son vías xa colapsadas e que, polo tanto, non cumpren a súa función.

Así, a estrada vella Vigo-Baiona, a PO-552, a seguinte en importancia tras a autoestrada pola súa proximidade a Porto do Molle, ten unha intensidade de tráfico superior aos 15.000 vehículos entre o centro de Nigrán e A Ramallosa, con máis dun 3% de vehículos pesados. E o mesmo ocorre coa estrada costeira, a PO-325 sobre a vella vía do tranvía, tamén con preto de 15.000 coches diarios de media pero con cifras que se disparan durante o verán, pola súa proximidade ás praias, a máis de 20.000. Mesmo a terceira estrada autonómica da zona, a PO-332 Nigrán-Vincios, que podería ser empregada tamén para o acceso á parte alta do novo polígono, ten unha intensidade próxima aos 5.000 vehículos diarios, notable para o tipo de vía que é.

A comparación, necesaria para comprender o alcance destas cifras, é sinxela. As vías convencionais do Val Miñor teñen moito máis tráfico que a autoestrada e en toda Galicia só hai unha vintena de estradas cunha intensidade media diaria superior aos 15.000 vehículos.

Á marxe destas estradas, a obra do polígono tamén suporá a mellora na permeabilidade entre barrios como A Carrasca ou Parada co Ceán ou Camos, pero estas serán actuacións que non pasarán da reformulación dos camiños anteriormente existentes para converterse en rúas interiores do polígono. En todo caso, a zona que resultará a curto prazo máis beneficiada coas novas conexións será a da Carrasca, que terá enlaces directos tanto á autoestrada como ao polígono e, a través del, a outras zonas de Nigrán antes inalcanzables de xeito tan directo.

NOVA RONDA DE TRAZADO NEGOCIABLE PERO EXISTENCIA IMPRESCINDIBLE

Con esta situación sobre a mesa é cando aparece a necesidade de crear outra vía de acceso a Porto do Molle. Vía que non debe ser de altas prestacións –para iso xa está a autoestrada– pero si de alta capacidade. Ou polo menos de maior capacidade que as estradas convencionais xa existentes, aínda que mantendo ou incluso mellorando no resto a configuración urbana desas vías. Unha nova estrada que ao tempo se integre o mellor posible no territorio e contribúa a ordenar, co reparto de cargas e aproveitamentos, os crecementos urbanísticos espontáneos que hai anos se están a producir no interior dos concellos miñoranos sen poder ser cualificados en ningún momento como asentamentos tradicionais. De aí a necesidade de impulsar ou cando menos comezar a planificar a xa coñecida como Ronda periurbana que dea continuidade á xa contemplada no Plan Xeral de Ordenación Municipal (PXOM) de Vigo. Unha vía de máis capacidade e calidade que atravesase as parroquias interiores de Nigrán e, xa que logo, supoña un novo acceso a Porto do Molle.

Esa Ronda xa está incluída nos plans de infraestruturas da Xunta como un vial que, a partir da de Vigo, chegue ata Baiona e mesmo teña continuidade tamén por esta última vila. A súa concreción material aínda está lonxe de ser unha realidade. Tampouco é unha necesidade inmediata. Pero a responsabilidade cara o futuro obriga a comezar a estudar o seu trazado e integralo no novo PXOM de Nigrán para que, cando sexa que se constrúa, resulte o mellor posible ambiental e socialmente.



As formas en que se acometa a Ronda poden ser debatidas, pero a súa existencia non pode estar en cuestión. E nese debate os partidos locais e movementos sociais deberían coidarse de crítica de xeito demagóxico. Os primeiros, porque os que agora a condean antes a impulsaron, e viceversa. E os segundos, porque ao tempo que cargan contra a “desfeita” e as “expropiacións” dos terreos onde viven ou onde desexarían construír novas vivendas, esixen aos responsables políticos que se lles dean mellores accesos ás súas propiedades. Isto é, aqueles que no seu momento construíron sen retranquear muros e sen ter en conta os mecanismos urbanísticos de compensación para reservar terreos nos que poder instalar servizos –non só infraestruturas, tamén dotacións–son os que agora critican as dificultades que teñen para acceder ás súas vivendas por vellas corredeiras pero ao tempo néganse a resultar afectados polo interese xeral.

Por outra banda, ante as cada vez maiores restricións á construción residencial na costa, o crecemento no interior dos concellos miñoranos é imparable. E é un crecemento que se vai producir haxa ou non infraestruturas axeitadas. Canto mellor será que unha gran avenida urbana ordene, a un e outro lado dela, as novas construcións a que estas se espallen de xeito desordenado e consumindo solo por todo o termo municipal.

Se no caso da AG-57 se pode dicir que Porto do Molle se fai porque existe unha autoestrada anterior, no caso da Ronda non se vai construír a nova vía porque exista Porto do Molle. A Ronda, como a de Vigo, é necesaria de por si, para ordenar o urbanismo caótico do que xa non é rural e tampouco consegue ser urbano. Pero a Ronda, postos a facela, non poderá obviar a existencia, xusto na metade do seu trazado, dun novo polígono que será un polo de atracción para toda a comarca.

TRANSPORTE PÚBLICO E SOSTIBILIDADE

Feita a análise das novas infraestruturas viarias, non se pode caer na simplicidade de pensar que están destinadas en exclusiva ao transporte de mercadorías ou ao insolidario vehículo particular. Fronte as visións máis críticas, que ven nos múltiples accesos viarios de Porto do Molle toda unha promoción do coche particular como medio de acceso, esas mesmas estradas son o soporte perfecto para que se articule sobre elas un bo sistema de transporte público co medio máis acaído a Galicia e a súa dispersión poboacional: o autobús.

Porque está moi ben eloxiar as vantaxes do ferrocarril de proximidade, pero as vías xamais chegarán aos 30.000 núcleos de poboación de Galicia. Pola contra, xa que as estradas, por esa dispersión intrínseca nosa, son unha realidade secular, hai que atopar o mellor xeito de rendibilizalas. E o bus, ou o minibús nas zonas de menor demanda, é un modo barato e flexible.

Porén, a dificultade que atopará Porto do Molle para subirse ao autobús é a da existencia de contratos concesionais que outorgan dereitos adquiridos ás empresas de transporte público que xa prestan servizo na zona. Isto é, ATSA é a concesionaria da liña Vigo-Baiona cunhas determinadas condicións e calquera cambio nelas non pode ser impulsado en solitario pola administración ou polos empresarios do polígono, senón que debe contar coa complicidade da concesionaria, que do contrario podería exercer os seus dereitos mesmo ante a xustiza. E o mesmo que

ATSA fai o percorrido pola beira oeste do novo polígono, Melytour, concesionaria da liña Vigo-Gondomar por Vincios, abeira o parque polo leste. Serán ambas empresas as que decidan se lles é rendible modificar os seus percorridos para atravesar Porto do Molle ou cando menos facer novas paradas nas súas proximidades. E será a Xunta a que dirima as posibles diferenzas entre ambas por posible competencia. Pero da existencia desas novas paradas e da frecuencia das súas viaxes dependerá a sostibilidade da nova área comercial.

Un bo momento para negociar esas modificacións no transporte público é o actual, coa Xunta en pleno proceso de implantación de servizos metropolitanos con abonos que abaratarán notablemente o custo das viaxes. A posibilidade de introducir bonificacións para as empresas en determinados servizos que a administración considere prioritarios pode abrir unha porta para unha rápida implantación desas paradas no polígono que fagan máis atractivo o emprego do transporte público que do particular.

ESTACIONAMENTOS

Para incrementar o uso do transporte público non só hai que mellorar o seu servizo e promocionalo. Outra das medidas pode ser a penalización do transporte privado, directa ou indirecta. Parte desa penalización xa ven dada polo feito de que o emprego da autoestrada, o xeito máis cómodo para acceder a Porto do Molle, suporá o pago dunha peaxe. Pero outra variable que decantará a balanza cara o uso do transporte público ou do vehículo privado será a dificultade ou facilidade para estacionar este último.

Neste punto, non está de máis lembrar que o polígono de Porto do Molle é promocionado por Zona Franca como un exemplo de sostibilidade. As naves bioclimáticas que se están a levantar, con vexetación nas cubertas e preparadas para aproveitar as enerxías renovables, a integración co río, as súas zonas verdes, perderán parte do seu sentido se os seus traballadores e usuarios empregan o vehículo particular, o máis insostible de todos os modos de transporte, para desprazarse a Porto do Molle. De nada servirá a limitación de emisións de CO₂ que prevé Zona Franca grazas ao deseño innovador dos seus edificios, nin os 280.000 metros cadrados de zonas verdes, unha cuarta parte da superficie total do polígono, se os 150.000 metros cadrados de rede viaria e zonas de estacionamento son vistos como unha chamada a empregar o vehículo particular.

Porén, resulta difícil aventurar se esa gran superficie destinada a estacionamento e circulación interior será suficiente. Todo dependerá tanto do número de traballadores que albergue o polígono como da afluencia de visitantes. Pero se as prazas de estacionamento non son suficientes para dar cabida a todos os vehículos particulares que se despracen a el, o problema rematará repercutindo tamén nas vías de comunicación, que serán empregadas como estacionamentos espontáneos, como xa ocorre na maioría dos polígonos galegos. Para evitar iso, e ao tempo incentivar o uso do transporte público, as medidas pasan desde a sanción aos vehículos mal estacionados, cuestión que dependerá dunha Policía Local con escasos recursos, ata a regulación do estacionamento, coa implantación de amplos espazos reservados a



carga e descarga ou de sistemas de pagamento como a zona azul ou verde (cobro a todos os vehículos privados ou só aos visitantes e compradores, eximindo do pago aos traballadores da zona debidamente acreditados).

Ningunha destas dúas medidas, impopulares pero efectivas, apareceu aínda no debate público, pero se non son impulsadas desde un comezo ás administracións resultaralles moito máis difícil implantalas logo. A decisión tense que ir tomando, outra cousa é que a súa implantación efectiva poida ser adiada durante un tempo para garantir un exitoso arranque do polígono sen merma da súa competitividade.

ACCESOS PEONÍS

Volvamos agora ao comezo deste artigo. Descartados os medios marítimo e ferroviario, o movemento de mercadorías en Porto do Molle quedaba reducido ás infraestruturas viarias. Pero as mercadorías son só un dos dous tipos de tráfico que vai impulsar o polígono. O outro son as persoas, tanto traballadores como consumidores, e non todas van empregar o vehículo privado nin o transporte público. Os residentes nas inmediacións do parque comercial, unha poboación que se multiplica notablemente durante o verán, deben dispor das infraestruturas axeitadas para poder desprazarse camiñando. E de momento non hai grandes medidas tomadas ao respecto. As principais, de feito, foron desenvolvidas á marxe do polígono, aínda que agora poidan ser redibilizadas polos novos movementos.

A senda peonil que discorre ao longo do río Muíños foi impulsada polo Concello de Nigrán en colaboración coa Consellería de Medio Ambiente cando esta aínda estaba desligada da de Infraestruturas. Era unha senda pensada para a natureza, pero o seu trazado privilexiado e a accesibilidade que dará aos espazos verdes e hosteleiros do polígono deberían facer reconsiderar as súas funcións para potenciala. E o mesmo sucede coas melloras peonís que se están a acometer na estrada do Ceán, que deberían ser continuadas cara o interior do polígono. Senón, teremos un espazo completamente urbanizado como será Porto do Molle desligado da trama urbana do resto do concello que non invitará a acceder a el empregando o medio máis sostible de todos: o peonil.

CONCLUSIÓNS

Porto do Molle xa non é un proxecto distante. É unha realidade inmediata que modificará os costumes dos miñoranos e os seus desprazamentos. Ata o de agora a responsabilidade de sacar adiante o novo polígono recaeu na Zona Franca, pero hai tempo que o resto de administracións xa debían terse implicado máis nos ámbitos das súas competencias. Corremos o perigo de que a oportunidade económica se convirta nun caos de tráfico que complique a vida tanto dos residentes como dos visitantes. Pero para evitar esa situación non son necesarios grandes investimentos a curto prazo. As infraestruturas (numerosas tanto viarias ou peonís) e os servizos (dúas empresas de transporte público na zona) xa existen. Só é necesario potencialos e orientalos a unha maior funcionalidade e sostibilidade.