

viento ε popa

cuarto trimestre 2010

1



Puerto de Vigo

Autoridad Portuaria de Vigo



Todo empezó hace 50 años, en Galicia, a la orilla del mar

Hace 50 años José Fernández López hacía realidad una ilusión: acceder a los más lejanos caladeros del mundo. Nació así Pescanova. La historia de Pescanova nos enseña cómo los gallegos hemos sido capaces de comprender y adaptarnos mejor que nadie a culturas distintas. Ese carácter tolerante, laborioso y tenaz de las gentes de Galicia, junto con la herencia visionaria de nuestro fundador, han hecho que hoy Pescanova sea uno de los diez primeros grupos de la industria pesquera en el mundo, y el único que sirve de enlace entre los recursos marinos y los mercados.

Tras infinidad de millas recorridas, después de fomentar el desarrollo de decenas de países, seguimos sintiendo el orgullo de ser gallegos, continuamos emocionándonos cada vez que divisamos nuestra costa. Gracias Galicia, siempre gracias.

PESCANOVA

Lo bueno sale bien



s u m a r i o

5 Editorial | **ACTUALIDAD Y PROYECTOS** » **6** **Nuevas infraestructuras** para un Puerto más competitivo • **8** **Vigo, referente mundial** en el movimiento de pesca para el consumo humano • **10** **Vigo, puerto base de cruceros** por primera vez en la historia • **13** **Barreras** prueba en la Ría el “Volcán del Teide” • **El buque oceanográfico “Sarmiento de Gamboa”** investiga un yacimiento de gas en la costa gallega | **ENTREVISTA** » **14** **Corina Porro**, Presidenta de la Autoridad Portuaria de Vigo | **VENTANA AL EXTERIOR** » **18** **La APV presente en las ferias** internacionales | **CRUCEROS** » **20** **Cunard again**. Queen Elizabeth 3 (QE3) | **TURISMO** » **24** **La puerta de Galicia** al mundo | **JOYAS Y SECRETOS DE LA RÍA** » **28** **Islas Cíes**. Las islas de los dioses | **FUNDACIÓN** » **40** **Fundación Puerto de Vigo**. Al servicio de la Comunidad Portuaria | **JURÍDICO** » **41** **La modificación de la Ley Portuaria** por la Ley 33/2010, de 5 de agosto | **TÉCNICO** » **43** **La Bahía de Vigo**, mucho más que un puerto de abrigo | **NOTICIAS** » **45** **Puerto de Vigo** • **47** **Internacional** | **COMUNIDAD PORTUARIA** » **50** **En el recuerdo: Estanislao Durán e Hijos, S.A.** Alberto Durán Núñez • **53** **José Manuel Fernández Alvariño**. Vigo, puente atlántico • **54** **José R. Fuertes Gamundi**. La importancia de la pesca en el Puerto de Vigo • **55** **José García Costas**. El alma de la ciudad • **56** **Marcelino Otero López**. Mucho tiempo que recuperar • **57** **Juan Martínez**. El Puerto de Vigo generador de empleo • **58** **Brais Angosto**. Aportación logística a la recuperación económica



redacción » departamento de comunicación de la autoridad portuaria de vigo • praza da estrela 1 • 36201 vigo • tel 986 26 80 00 | coordinación » teresa egerique | diseño, maquetación y publicidad » runa publicaciones • vigo • tel 986 433 873 • runa@runapublicaciones.com | depósito legal » vg 1060-2010

www.fandicosta.es



*Un gran frigorífico a su servicio.
A leading coldstorage at your service.*



Fandicosta S.A. · Verdeal S/N · 36957 · Domaio - Moaña (Pontevedra - España)
Tel: 00 34 986 326 800 · Fax: 00 34 986 326 100 · info@fandicosta.es

La puerta de entrada a Europa

Quizá alguno pueda pensar que a este título le falta algo, añadirle: “y de salida al resto del mundo”. Y no es errado el planteamiento porque desde el Puerto de Vigo salen el 50% de las exportaciones de Galicia, además de miles de pasajeros que inician jornadas de descanso a bordo de un trasatlántico, esto, desde hace un año, cuando Vigo se convirtió en base de cruceros por primera vez en la historia. Desde hace un año y medio la gestión se ha orientado a la toma de decisiones, decisiones siempre dirigidas al interés general, al impulso de la economía, a la mejora de las infraestructuras y a la creación de oportunidades. Y eso se consigue con un Puerto más competitivo y moderno.

La modernidad y la competitividad llevan pareja una condición incuestionable y es la internacionalización y promoción de lo nuestro, de lo que somos.

Por eso volvemos a hacer referencia al encabezamiento y hablamos de la puerta de entrada a Europa, entrada de mercancías por un muelle adaptado a los tráficos internacionales, entrada de vehículos desde una terminal con más capacidad, entrada de turistas directamente al centro de la ciudad, y, por supuesto entrada de pescado para el consumo de gentes de todo el mundo.

Todo eso es nuestro puerto, y todo eso hay que cuidarlo, ya que toda esa actividad no sería posible si no se hubiesen tomado decisiones firmes, pensando siempre, repetimos, en el interés de Vigo y de su economía.

Y como somos conscientes de las trabas que a veces se le presentan, aquí nace una herramienta cuyo interés se ciñe a contribuir a la mejora del Puerto de Vigo y a su funcionamiento.

“Viento en Popa” se convierte en un canal para que los usuarios hablen, opinen, muestren una realidad directa, sin interferencias y con un solo interés, mejorar y ser más competitivos.

“Viento en Popa” nace como un vehículo de información veraz, un medio en el que informar y mostrar la realidad de nuestro Puerto y su conexión con la ciudad, con Galicia, con el mundo.

“Viento en Popa” se convierte en una herramienta de difusión internacional para enseñar el Puerto, para compartir, para captar nuevos clientes y generar sinergias con otros sectores.

En definitiva, una revista destinada a bombear el pulmón que mueve a Vigo, el pulmón que respira de nuestra ría y nos da el aire para seguir, para avanzar, el pulmón con el que respira el sector naval, el pesquero, el de la automoción, el del granito, la madera, el eólico, el náutico-deportivo, el turístico, el de contenedores o el de mercancías.

Confiamos en que sus páginas contribuyan a que el Puerto de Vigo, de entrada a Europa y de salida al mundo, siga avanzando, con rumbo firme y viento en popa.

Nuevas infraestructuras para un puerto más competitivo



La “Mejora de la Operatividad de los Muelles Comerciales (1ª FASE)” es uno de los proyectos de mayor envergadura que se está llevando a cabo en el Puerto de Vigo, es una obra decisiva para situar la terminal viguesa entre las más competitivas del mundo. A este proyecto, se le une otro de extraordinaria importancia, como es el de la construcción del Silo de Bouzas, una infraestructura capaz de albergar 4.000 vehículos en altura, en una edificación perfectamente integrada en el entorno y que permitirá que la Autoridad Portuaria de Vigo, disponga de un muelle moderno y preparado para “la Autopista del Mar”.

The “Operation Improvement Works for Commercial Quays – Phase I” is one of the major projects that are being carried out at the Port of Vigo in order to make its terminal be among the most competitive ones in the world. In addition, there is another project – the building of the Bouzas Silo, with capacity for the vertical storage of 4,000 vehicles – that is harmoniously integrated into the whole of the project and that will allow the Port Authority of Vigo to have at its disposal a modern and competitive quay for the “Motorway of the Sea”.

La primera fase del proyecto “Mejora de la Operatividad de los Muelles Comerciales” cuenta con un presupuesto de cerca de 50 millones de euros, casi la mitad son de Fondos de Cohesión, y su objetivo es el de mejorar los calados actuales de la dársena del Arenal, con un nuevo cantil sustentado por pilotes de hormigón armado.

Se ganarán además 49.200 metros cuadrados de superficie con un impacto ambiental ínfimo, tanto por sus dimensiones como por la solución adoptada en el proyecto constructivo.

La ampliación del Muelle del Arenal permitirá agilizar y modernizar el movimiento de mercancías en contenedores en el Puerto de Vigo.

La ampliación del Arenal, además del tráfico de contenedores, también mejorará notablemente la operativa y los calados disponibles para los tráficos de mercancía general.

El Silo de Bouzas es un edificio integrado en el entorno, diseñado para que tenga el menor impacto visual desde cualquier perspectiva

Mayor capacidad para albergar vehículos

Otra de las infraestructuras cofinanciada con Fondos de la Unión Europea es la del Silo de Bouzas, un espacio que tiene capacidad para albergar 4.000 vehículos en altura. Se trata de un edificio integrado en el entorno, diseñado para que tenga el menor impacto visual desde cualquier perspectiva.

Está dotado de dos niveles de iluminación para obtener la máxima eficiencia energética, sistemas de alarma y protección contra incendios, además de un equipamiento completo para recarga de vehículos eléctricos.

En la fachada sur del edificio se pueden contemplar células fotovoltaicas integradas en vidrio traslúcido de color azul, con lo que se conseguirá una potencia instalada de 100kwatios para generación eléctrica de venta a red.

Con esta obra, la Autoridad Portuaria de Vigo tiene una terminal preparada y moderna para la Autopista del Mar.

| ¿Qué es la Autopista del Mar?

Se trata de una ayuda a una línea que realiza un servicio de transporte intermodal marítimo-terrestre de mercancías "puerta a puerta" entre países de la Unión Europea, que ha de reunir una serie de requisitos básicos de calidad para sus usuarios, las empresas de



transporte terrestre, como: regularidad, frecuencia, fiabilidad, economía en costes, infraestructuras e instalaciones portuarias, servicios portuarios eficientes y agilidad en trámites documentales.

La ruta de la Autopista del Mar de Vigo se inició hace 35 años entre Vigo y Nantes. No sólo mueve vehículos nuevos, sino más de 40.000 camiones al año con piezas y componentes de automóviles, así como mercancías como pizarra, aluminio, granito y perecederos.

La de Bouzas es la única terminal ro-ro con semejante capacidad y características en las cornisas atlántica y cantábrica: casi medio millón de m² y 5 rampas de calado y longitud considerables, que serán muy pronto 8. La Autoridad Portuaria de Vigo adjudicó el pasado mes de septiembre el Estudio del Impacto Medioambiental de las rampas 6,7 y 8 en la terminal de Bouzas.

Hay que tener en cuenta que Vigo es el 2º puerto de España en tráfico de vehícu-

los nuevos (tras Barcelona), el 4º en el tráfico ro-ro y cuenta con 10 líneas regulares de tráfico ro-ro (6 con Europa y Mediterráneo, y otras 4 con América y África).

Para que la Autopista del Mar se ponga en marcha queda pendiente la obtención de un dictamen vinculante positivo de la Comisión Europea, que tomará la forma de concesión de la subvención europea Marco Polo, que se resuelve en un concurso al que ACCIONA TRASMEDITERRÁNEA se ha presentado el pasado 10 de mayo con el proyecto Atlántica.

| Bajada de Tarifas Portuarias

Es importante destacar lo que va a suponer la implantación de la Ley de Puertos en la que la Autoridad Portuaria de Vigo ha ejercido una gran influencia en su tramitación, sobre todo en los temas que son de nuestro interés, la pesca fresca y congelada y los automóviles nuevos.

A partir de su entrada en vigor el 1 de enero, se aplicará una bajada de tasas portuarias que supondrán en torno a un 50% la tasa de mercancía, y en torno a un 20% la tasa del buque. Asimismo las tasas de los locales en concesión de la pesca fresca será en torno a un 50%. Y el Puerto dejará de ingresar 4 millones de euros

Desde la APV estamos convencidos de que ayudar a las empresas supondrá el incremento de tráficos en el futuro, superar la crisis, aumentar puestos de trabajo, y generar oportunidades.

Creo que los empresarios deben tener el mejor escenario para desarrollar su actividad, aunque el Puerto tenga que apretarse el cinturón.

La terminal Ro-Ro de Bouzas, además de vehículos nuevos, mueve más de 40.000 camiones al año con mercancías diversas



Vigo, referente mundial en movimiento de pesca para el consumo humano



El Puerto Pesquero de Vigo se ha convertido en un referente mundial en descarga y venta de pescado para consumo humano. En 2009, la terminal viguesa movió, aproximadamente, un total de 750.000 toneladas de pesca fresca, congelada y en conservas, por un valor de 1.700 millones de euros.

Debido a su ubicación, al abrigo de las adversidades meteorológicas por la ensenada de la Ría, y por sus instalaciones, modernas e informatizadas, el Puerto Pesquero de Vigo se ha convertido en un referente mundial en descarga y venta de pescado para consumo humano. Cuenta con dos dársenas de descarga y otras dos de avituallamiento y estancia, además de cinco lonjas especializadas: lonja de altura, lonja de grandes peces y bajura, lonja del litoral o del reloj, lonja de marisco y lonja de congelado.

Vigo's Fishing Port has become one of the world's leading references in fish unloading for human consumption. In 2009, the Vigo terminal handled approx. 750,000 tons in fresh, frozen and preserved fish for over 1.7 billion Euros.

Junto a ellas, se encuentra la zona de viveros, que comprende unos 75.000 metros cuadrados y dispone de 14 concesiones dedicadas a una industria alimentaria que proporciona gran valor añadido a la pesca fresca.

Colaboración y facilidades al sector

Como consecuencia de la Nueva Ley de Puertos, que entra en vigor el próximo 1 de enero, la presidenta de la Autoridad Portuaria, Corina Porro ha anunciado la

La Presidenta de la APV

ha aprobado una reducción de tasas que beneficia al sector, tanto en pesca fresca como congelada

reducción las tasas referentes a la pesca. Ello supone un balón de oxígeno para los empresarios y pescadores que, han notado en el desarrollo de sus actividades, un frenazo provocado por la crisis.

En este sentido, la tasa de pesca fresca descende un 12% y la de la pesca congelada un 35%, pasando del Grupo 5 al Grupo 3. En total, esta reducción de tasas beneficia a unas 385 empresas (310 de pesca fresca y 75 de pesca congelada).

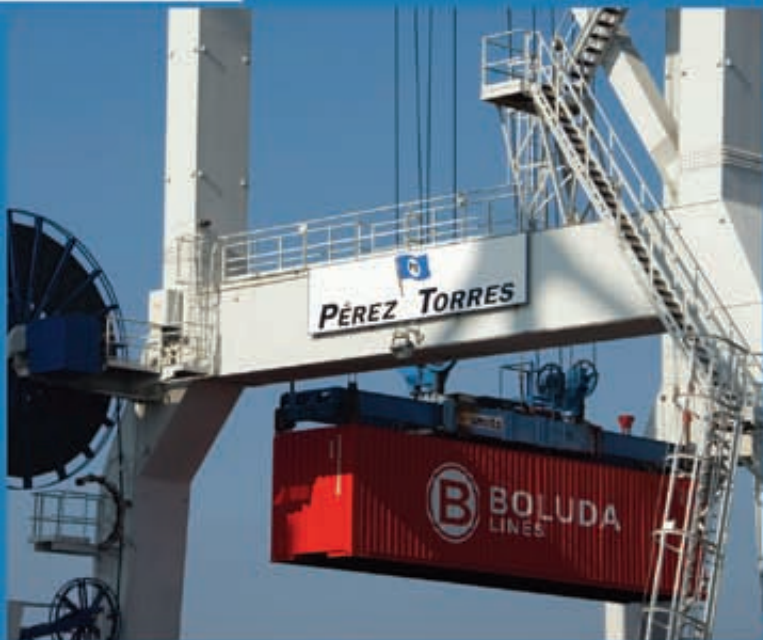
Gran generador de empleo

En el Berbés diariamente trabajan 6.000 personas. Por cada puesto de trabajo directo en el Puerto Pesquero se generan 7 indirectos, es decir, la pesca genera 42.000 puestos de trabajo en la actividad extractiva, comercializadora, elaboradora y transformadora, y de distribución.

Recuperación de espacios y nuevos proyectos

Desde mayo de 2009, fecha en la que Corina Porro tomó posesión como presidenta de la Autoridad Portuaria, se han invertido 2,5 millones de euros en obras destinadas a la mejora de las instalaciones del Puerto Pesquero. Se ha mejorado el sistema de vigilancia de las lonjas con nuevas cámaras, pavimentación de diferentes zonas, y otras actuaciones en la zona de Orillamar.

Cabe destacara la transformación de la escollera exterior del Berbés en un muelle de 750 metros de atraque, destinado a reparaciones de buques pesqueros.



PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL
www.pereztorresmaritima.com

LOGISTICS WITH CARE



PÉREZ TORRES MARÍTIMA SL

MARÍN . FERROL . A CORUÑA . VIGO . SAN CIPRIÁN . CARIÑO . RIBADEO - BURELA



Vigo, puerto base de cruceros por primera vez en la historia

El Muelle de Trasatlánticos y su entorno se adaptan a las exigencias de las grandes navieras, que incrementan sus escalas en la ciudad



Un estudio británico arroja datos tan impactantes como que el turismo de cruceros deja, en la ciudad, un gasto directo de entre 10 y 15 millones de euros

Este año serán cerca de 250.000 los cruceristas que visitarán Vigo, en un total de 110 escalas. Además de los habituales del Puerto, durante el 2010 han visitado por primera vez nuestra ciudad un total de nueve cruceros: el Grand Voyager, el Norwegian Sun, el Azura, el Costa Deliciosa, el Braemar, el Eclipse, el Queen Elisabeth 2 (reconvertido en hotel flotante para Dubai), el Ocean Countess y el Disney Magic que, en España, sólo ha visitado los Puertos de Vigo y Barcelona. Llama la atención que el segundo mayor buque del mundo, el Independence Of The Seas, haga 20 escalas en la ciudad, y el Grand Voyager 22.

Some 250,000 cruise passengers will visit Vigo this year during 110 stopovers. And, apart from regular users, in 2010 a total of 9 cruises visited us for the first time: Grand Voyager, Norwegian Sun, Azura, Costa Deliciosa, Braemar, Eclipse, Queen Elizabeth the Second (now a floating hotel for Dubai), Ocean Countess and Disney Magic, the latter having only Vigo and Barcelona as ports-of-call in Spain. And a truly remarkable fact is that Vigo has been a port-of-call for 20 times for the second largest vessel in the world, Independence of the Seas, and 22 times for Grand Voyager.

El Puerto de Vigo es, actualmente, la terminal más visitada de la fachada Norte-Noroeste. Un estudio británico arroja datos tan impactantes como que el turismo de cruceros deja

en la ciudad un gasto directo de 10 millones de euros. La hostelería es el sector más beneficiado, al atraer a un 10% más de turistas. Pero los hoteles, el aeropuerto, el transporte y el

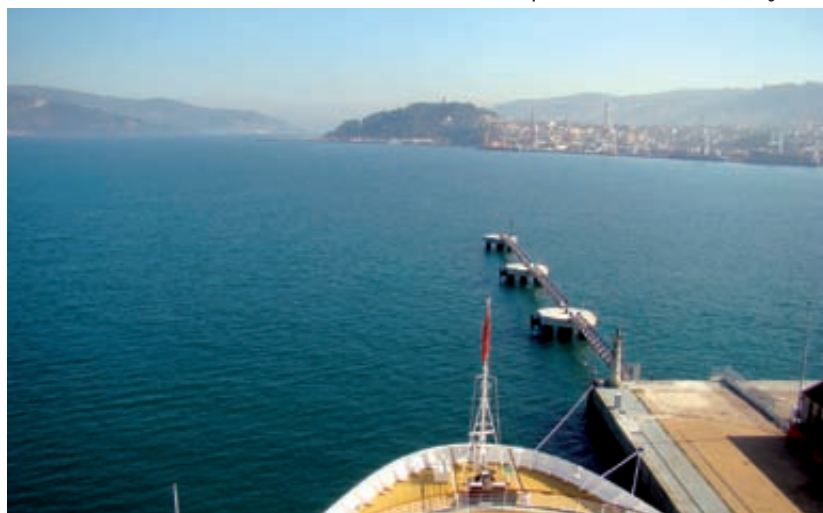
comercio, también se benefician del turismo de cruceros.

Se trata de una importante apuesta de la presidenta de la Autoridad Portuaria, Corina Porro, quien ha puesto

en marcha un ambicioso plan de actuaciones con el objetivo de abrir, por fin, la ciudad al mar y hacerla más atractiva, no sólo para los vigueses, sino también para los miles de turistas que nos visitan cada año. El Puerto de Vigo ha sabido cumplir las exigencias de las navieras y transformar un muelle de cruceros obsoleto y antiguo en uno moderno y atractivo.



Nuevos "Duques de Alba" en el Puerto de Vigo



Tres grandes cruceros en el centro de la ciudad

Una de las actuaciones más importantes que se han llevado a cabo en la zona, es la de la instalación de los Duques de Alba, un sistema que ha permitido ampliar la línea de atraque en el centro de la ciudad en, aproximadamente, 120 metros, llegando hasta los 670 metros.

Esa infraestructura ha sido un ejemplo de gestión eficaz, ya que con un presupuesto de 2,5 millones de € y en 6 meses se ha solucionado el atraque de dos grandes cruceros en el centro de la ciudad.

Su efectividad quedó patente con la llegada de dos cruceros de grandes dimensiones el pasado 3 de mayo: el Independence Of The Seas, de 339 metros de eslora, y el Star Princess, de 290 metros de eslora. Ambos buques pudieron compartir muelle, por primera vez en la historia, sin la necesidad de tener que ser desviados a los muelles comerciales, como sucedía hasta ahora. Este aumento de longitud podrá permitir la estancia simultánea de hasta tres barcos de tamaño medio, y de dos de más de 330 metros de eslora.

Urbanización del entorno

La urbanización del Muelle de Trasatlánticos y su entorno va a permitir que por fin, Vigo se encuentre con el mar. Adaptándose a las exigencias de las navieras, Corina Porro ha puesto en marcha un ambicioso proyecto de transformación del muelle de cruceros y su entorno. Todas las actuaciones van a mejorar la recepción al crucerista y van a lograr algo que Vigo necesitaba, y es encontrarse con el mar. El proyecto, que se realiza en cuatro fases, hará del muelle de cruceros, un lugar moderno y dinámico, con zonas diáfanas y de más espacio para paseo y ocio, del que disfrutarán turistas y vigueses. En diciembre de 2010 el muelle de cruceros ofrecerá otro aspecto, será una zona digna para una ciudad como Vigo.

La externalización de los servicios de la estación marítima es otra de las actuaciones destinadas a mejorar el entorno del Muelle de Trasatlánticos. Dicho edificio albergará diferentes servicios de duty free, alquiler de coches, oficina de turismo, locutorio, oficina bancaria, cafetería y restaurantes. En total, 1.040 m² distribuidos en dos plantas.



AGENCIA MARÍTIMA DAVIMAR, S.A.

SHIP AGENTS • CUSTOM BROKERS
VIGO • MARÍN • SPAIN

SOLUCIONES LOGÍSTICAS Y ADUANERAS
PARA SUS PRODUCTOS PERECEDEROS



AGENCIA MARÍTIMA DAVIMAR, S.L.

Calle Luis Taboada, 13 Bajo 36201 Vigo Pontevedra España

Tel. +34 986 44 17 87 Fax +34 986 22 55 92

agency@davimarvigo.com www.davimarvigo.com





El acondicionamiento de las naves de comercio ampliará el espacio de recepción de cruceristas

Nuevos espacios para la recepción de cruceristas

El acondicionamiento de las naves de comercio, es otra de las actuaciones que ha puesto en marcha Corina Porro. Consiste en la reforma de una edificación industrial que se acondiciona para recepción de cruceristas.

Esta actuación estará terminada en abril y se destinará a recepción de cruceristas, además de una zona para albergar a la Guardia Civil que trabaja en el Puerto.

Nuevo muelle deportivo

El Puerto Deportivo del Real Club Náutico de Vigo se encuentra situado en el mismo centro de la ciudad. Se trata de uno de los puertos deportivos más importantes de toda Galicia. Dispone de una completa marina, que además de las instalaciones portuarias propiamente dichas, cuenta con un buen varadero.

Junto a él, la Autoridad Portuaria de Vigo ha dispuesto un nuevo muelle deportivo, previsto en A Laxe. Su gestión

correrá a cargo del R.C. Náutico de Vigo por un plazo de 10 años.

La actuación se llevará a cabo sobre 15.000 metros cuadrados de lámina de agua y 280 metros cuadrados de superficie de tierra, lo que permitirá la creación de 74 plazas de amarre de uso público.

Esta actuación supondrá el realojo de los servicios de salvamento y transporte de ría, que actualmente operan en A Laxe, a la zona interior del muelle de Trasatlánticos.

A COOL UNDERSTANDING OF YOUR CARGO NEEDS



Eimskip's worldwide operations create a strong network designed to serve our customers with reliable and professional transport.

We provide total transportation and logistics services, specialising in temperature-controlled transportation.

With proven experience in transportation since 1914 and ambitious and dynamic vision, we are ready to serve your cargo needs.

A cool understanding of your business.



Cool choice in logistics

BARRERAS PRUEBA EN LA RÍA “EL VOLCÁN DEL TEIDE”

Es el mayor ferri construido por los astilleros hasta el momento



Barreras pone a prueba en la Ría de Vigo el mayor ferri construido en sus astilleros hasta el momento, el “Volcán del Teide”, perteneciente a la canaria Naviera Armas, uno de los mejores clientes, de siempre, del astillero.

El pasado 15 de julio tenía lugar la botadura del “Volcán del Teide” en un acto en el que participaron Antonio Armas, presidente de la Compañía; Francisco González Viñas, presidente de Hijos de J. Barreras; Javier Guerra, conselleiro de Economía e Industria de la Xunta de Galicia y María Angela Andrade, esposa del presidente de Madeira, como madrina.

Apenas tres meses después, el pasado 26 de octubre, el Volcán del Teide iniciaba sus pruebas de navegación en la ría, esperándose para principios de 2011 su puesta en servicio, conectando las islas atlánticas con distintos puntos de la península.

La construcción del buque ha reportado, tanto al astillero como a la industria auxiliar viguesa, un total de 1.250.000 horas de trabajo efectivo, con un presupuesto de 120 millones de euros.

Con una eslora de 175,5 m. y una manga de 26,4 m., alcanza una potencia propulsora de 33.600 KW, lo que le permite alcanzar la velocidad regular de 24 nudos (26 en pruebas), con una autonomía de 3.600 millas. Dispone de 11 cubiertas y tiene una capacidad para 1.500 personas entre pasaje y tripulación, transportando 350 vehículos en 2 km. lineales de carga rodada.

Para el pasaje dispone de 478 camas, 500 butacas reclinables, sala de butacas VIP con asientos eléctricos y reclinables hasta la posición horizontal, videocines, guardería, miradores, salas de juego, salones, bares, buffet, vestuarios y piscina, elevando la comodidad de un ferri a niveles de crucero.

EL BUQUE OCEANOGRÁFICO “SARMIENTO DE GAMBOA”

investiga un yacimiento de gas a 140 km de la costa gallega

El buque oceanográfico con base en Vigo “Sarmiento de Gamboa”, considerado como uno de los más avanzados de la flota científica europea, investiga, a 140 kilómetros de la costa gallega, un posible gran yacimiento de hidrato de gas, concretamente en el llamado “Gran Burato”, próximo a la zona del hundimiento del Prestige.

El pasado 16 de octubre zarpaba rumbo al “Gran Burato” (un cráter submarino generado por una explosión de gas) una expedición encargada y financiada íntegramente por la Consellería de Economía e Industria de la Xunta de Galicia, formada por un equipo



de distintas entidades científicas comandado por el catedrático de la Universidad de Vigo, Daniel Rey, y coordinado in situ por Belén Rubio y por Federico Vilas desde tierra,

en el que intervienen también las Universidades de Aveiro, Instituto Español de Oceanografía, Instituto Andaluz de Ciencias de la Tierra y Universidad de Granada.

Ya de vuelta, se considera que la campaña, desde el punto de vista científico, está resultando un éxito, aun cuando, de momento, la información obtenida por el equipo no puede considerarse todavía suficiente para valorar las posibilidades del yacimiento. A finales de año, y una vez procesadas todas las pruebas, se podrá considerar si se trata o no de un gran yacimiento. La expedición desplegó diez cañones de aire de unos 20 m. de longitud que

generan explosiones audibles desde el barco cada 20 segundos y que dan lugar a una sonda acústica capaz de penetrar varios kilómetros en el subsuelo.



FOTOS: Pablo Martínez

Corina Porro

Presidenta de la Autoridad Portuaria de Vigo

Corina Porro dedica su vida a la política desde que hace 15 años inició esta carrera como Concejala del PP en el Ayuntamiento de Vigo. Desde entonces, ha ocupado multitud de cargos, siempre bajo las siglas del PP, entre los que destaca el de Directora General de Servizos Sociais de la Consellería de Sanidade e Asuntos Sociais de la Xunta de Galicia, tras las elecciones de 2001, y el de Alcaldesa de Vigo, desde 2003 a 2007. Fue, además, Vicepresidenta de la Diputación de Pontevedra, diputada autonómica, diputada provincial y senadora, entre otros cargos. La que es presidenta de la APV desde mayo de 2009, cuenta con numerosos reconocimientos y galardones de asociaciones y colectivos de asuntos sociales.

Corina Porro is devoted to politics ever since she became a Popular Party town councilor 15 years ago in Vigo. She has developed many tasks, always as a member of the PP, including being the Responsible of Social Affairs of the Xunta de Galicia, the regional government, after the elections held in 2001, and the Mayor for the city of Vigo from 2003 until 2007. She was also the Vice Chairperson of the Council of the Pontevedra Province, an autonomic MP, a provincial MP and a member of the Senate. She is the Chairwoman of the Port of Vigo since May 2009 and she has received recognition from many associations and groups that defend disabled and marginal people's rights.

¿Cómo ha conseguido que el Puerto de Vigo suba cinco puestos en la escala de Autoridades Portuarias Nacionales?

Cuando yo llegué aquí hace poco más de un año, me encontré que el Puerto estaba en caída libre, con un descenso de más del 33% de los tráficos. A partir de ahí, puse en marcha un plan de 12 medidas para la recuperación de tráficos. Y yo creo que es demostrativo que, cuando di los datos del segundo cuatrimestre, no sólo habíamos cambiado la tendencia, si no que se habían recuperado los tráficos. Tenemos ahora un +15% de incremento... Esto demuestra que ante la crisis, puedes resignarte o puedes luchar para salir. Y, desde luego, ni mi carácter, ni mi forma de ser, ni mi modo de gestionar, es el de la resignación, sino todo lo contrario: es el de luchar.

¿Qué tipo de medidas?

Este Puerto estaba parado, había que poner en marcha un plan de obras para recuperar la confianza de que en el futuro este puerto va a ser competitivo. Y había que desarrollar proyectos novedosos que pudiesen dar respuesta también a expectativas de creación de empleo, etc. Lo hemos hecho, y ahí están los resultados. Igualmente, en sectores como el Pesquero y el Ro-Ro, y con la Nueva Ley de Puertos, hemos decidido reducir las tarifas portuarias. Es el momento de que el Puerto se apriete el cinturón en pro de los empresarios.

¿Qué le parece que el Ayuntamiento intente parar todas las obras del Puerto?

Lo primero que tengo que decir es que el Puerto no generó ningún conflicto con el Ayuntamiento. Otra cosa es la actitud del Ayuntamiento con el Puerto, en la que no quiero ni entrar; que juzguen los ciudadanos. El Puerto llevaba años sin hacer obras importantes y, desde hace un año, se ha destinado más de 100 millones de euros a obras, obras necesarias para la competitividad del Puerto. Yo sólo quiero hablar de esas obras que tenemos en



marcha, de las que por un lado se bloquean y que después estamos demostrando que se están desbloqueando. Esas medidas que se están poniendo en marcha, con nuevas obras, tienen que ver con la terminal de contenedores, de la obra que se está realizando en el Arenal con una inversión de 50 millones de euros, para alcanzar 14 metros de calado... Por otra parte, respecto al tráfico de coches, se han invertido 22 millones de euros en el edificio que va a albergar 4.000 coches, cerca de la Zona Franca. Y, después, está todo lo relativo al tráfico de cruceros, que era un tráfico casi residual, ya que venían trasatlánticos,

“En sectores como el Pesquero y el Ro-Ro, y con la Nueva Ley de Puertos, hemos decidido reducir las tarifas portuarias. Es el momento de que el Puerto se apriete el cinturón en pro de los empresarios”

pero muchas veces ni se bajaban los pasajeros, porque llegaban a Guixar, a Bouzas... Hemos negociado con diversas navieras y lo que nos han exi-



gido es, primero, hacer las obras para que atraquen siempre en la línea central –por eso hemos hecho obras aquí, y estamos con la rehabilitación de las naves de la fruta, conservando edificios emblemáticos, no construyendo más, no haciendo más barreras que nos separen del mar–. Con las obras que hicimos podemos tener atracados al mismo tiempo hasta cuatro cruceros, de forma simultánea, en el centro de la ciudad. Son, en total, 15 millones de euros en inversiones, recuperando puntos de atraque y zonas que, además, provocarán el encuentro del puerto con la ciudad.

Vigo, a raíz de esto, se está consolidando como referente de cruceros, ¿qué efectos tiene esto sobre la economía de la ciudad?

Según los estudios que se están haciendo, la repercusión es de entre 12 y 15 millones de euros que dejan en una temporada los cruceristas en la ciudad de Vigo. Estamos hablando de que, por primera vez, Vigo es puerto base de cruceros. Eso significa que los pasajeros salen de aquí y llegan aquí; significa que llegan en avión: movimiento en el aeropuerto; significa que pernoctan, que comen, que toman copas, que compran en los comercios...

Citroën y la automoción es uno de los grandes motores no sólo de Vigo, sino de Galicia. ¿Qué supone la construcción del nuevo silo de almacenamiento de vehículos?

Se trata de una obra imprescindible para que el Puerto de Vigo aumente su competitividad. Con el silo aumentamos la capacidad de almacenamiento de vehículos, tanto para la exportación como para la importación. Fue una obra que puse en marcha nada más llegar al Puerto, porque se perderían los Fondos de Cohesión. Es una inversión de 21 millones de €, que hacen del Puerto de Vigo un puerto más competitivo y preparado para la Autopista del Mar.

Mercurio

Muelle de reparaciones de Bouzas s/n, 36208, Vigo
Tlf: 986213526 - Fax: 986240941 - mercuriobouzas@mercuriohans.com

REPARACIÓN Y MONTAJE DE EQUIPOS DE INYECCIÓN MARINOS

- Repuestos diesel
- Comprobadores de inyectoros
- Baterías y repuestos automoción
- Anticongelante, aceites, ruedas, etc.
- Suministros industriales (maquinaria eléctrica, generadores, soldaduras)



¿En qué punto se encuentra el proyecto de la Autopista del Mar?

Sobre la Autopista del Mar, en estos momentos, ya se ha dado la concesión a Acciona Trasmediterránea, y ellos son los que están ahora gestionando y buscando nuevos tráficos, mientras que el Parlamento español y el francés han ratificado el convenio que se había firmado. Ahora, Trasmediterránea ha presentado al programa Marco Polo de la UE un proyecto de financiación, y una vez que esté valorado y aceptado, el paso que falta es que la UE tendrá que hacer un informe vinculante para poder empezar a dar esas ayudas. Y, a partir de ahí, empezaría a funcionar la Autopista del Mar.

Pero no se puede dar una fecha...

No. Pero el Puerto de Vigo ya está preparado; hizo la infraestructura necesaria para poder tener más tráfico rodado. El Puerto de Vigo no tendría ningún problema para que empezase a funcionar. A partir de ahí, cada uno tiene sus competencias: Acciona Trasmediterránea sobre todo, que es la concesionaria.

Me hablaba de los cien millones de inversión en obras que se ha realizado durante su mandato. De todos los proyectos que me comentaba, ¿de cuáles se siente especialmente orgullosa?

Es que yo creo que desde las Administraciones no tenemos que sentirnos orgullosos de nada. Tenemos que trabajar y punto. Si nos para el ego, caemos en lo que nunca debe caer un político... Tengo tantas cosas en la cabeza que ni me paro a pensar en eso. ¿Cuál es el proyecto que más me interesa? El que queda pendiente; siempre es el que más me interesa. Y lo que más me interesa ahora es sacar adelante las obras frente a la gente que está interesada en paralaras. Yo siempre estaré con la mano tendida hacia otras Administraciones, estén gobernadas por quién estén gobernadas, porque creo que es la única forma de sacar adelante un país que está, en estos momentos, gravemente afectado por una crisis que, mientras otros países europeos están saliendo, éste

no sabe salir. Por eso tenemos que dejarnos de otras cuestiones y hay que trabajar a favor del empleo.

Pese a las inversiones que ha realizado, hay quien sigue acusándola de utilizar el Puerto de Vigo para llegar a la Alcaldía... ¿Cómo responde ante estas críticas?

Lo que tengo que decir es que los políticos no tenemos que estar siempre en el mismo sitio. Las personas que nos dedicamos a la actividad pública podemos estar en distintos lugares y, por diversos motivos, se van tomando decisiones en las organizaciones para que hoy se esté aquí o allí. ¿Cuándo se utiliza un cargo? Se utiliza, por ejemplo, cuando se pasa por una institución y no sólo no se hace nada, sino que se emplean los fondos en

“Con las obras que hicimos podemos tener atracados al mismo tiempo hasta cuatro cuceros, de forma simultánea, en el centro de la ciudad”

beneficio personal. ¿Ejemplo? Dos millones y medio de euros en una campaña de presentaciones de proyectos y planos. Eso es la utilización de un puesto. A mí me toca ahora estar dos años en el Puerto. Durante ese tiempo, puedo dedicarme a las fantasías, a mentir y a presentar cosas de futuro, y no hacer nada. ¿Yo qué estoy haciendo? Por primera vez, puse en marcha el Plan de Utilización de Espacios Portuarios, he invertido 100 millones de euros en obras necesarias para la competitividad del Puerto; y estoy sacando adelante y gestionando en el día a día el que es uno de los motores económicos de Galicia. Si eso es utilización, ojalá lo utilizaran muchos. Yo a eso le llamo gestión, no utilización. Y después



me tocará otra etapa. Lo que pretendo es dar todo de mí a favor de los intereses generales de los usuarios del Puerto, y en eso estoy.

¿Qué resultados espera en las próximas municipales?

Yo me voy a presentar a unas elecciones con mi proyecto de ciudad, hecho desde la base, con los ciudadanos —y lo haré por las tardes porque la mañana se la dedico al Puerto—. Y cuando tenga ese proyecto, como soy una persona que cree ante todo en la democracia y en el juego limpio —allá los que utilicen el juego sucio—, a partir de ahí, que sean los vigueses los que opinen. Y yo asumiré lo que corresponda.

La APV

presente en las ferias internacionales



Reconocimiento de Navalia al Puerto de Vigo

La Autoridad Portuaria de Vigo invirtió más de 162.000 € en acudir a Ferias Internacionales el pasado año 2009, en la mayoría de las ocasiones con stand a disposición de sus empresarios y en todos los sectores portuarios: pesca, mercancía general, logística, náutica y cruceros. Unas cifras que se vieron incrementadas en 2010, gracias a la implantación de un nuevo modelo de gestión comercial.

En julio de 2009, se creaba el Comité de Promoción del Puerto de Vigo. Una entidad nacida en el seno del Consejo de Navegación y Puerto, surgido a petición de muchos Usuarios.

La primera reunión del Comité tuvo lugar a principios de 2010, puesto que el año 2009 ya se encontraba totalmente planificado, con contratos y presupuestos cerrados en esta materia.

| Principal objetivo

El principal objetivo del Comité es el de hacer partícipe a la Comunidad Portuaria de las iniciativas de promoción y

gestión del Puerto que llevan a cabo.

La APV pretende, de esta manera, facilitar a sus empresas, en la medida de lo posible, el camino, apoyándolas en sus gestiones externas de promoción y búsqueda de negocios.

| Patrocinio de Navalia

Durante este año, la Autoridad Portuaria de Vigo, ha participado en diversas iniciativas comerciales. Entre ellas,

El stand de la APV, en la mayoría de las Ferias, estuvo a disposición de los empresarios y todos los sectores portuarios: pesca, mercancía general, logística, náutica y cruceros

destaca, especialmente, el patrocinio, por primera vez, de la Feria de Navalia, que tuvo lugar del 18 al 20 de mayo.

En esta tercera edición, la APV estuvo presente, junto a la Comunidad Portuaria, con un stand de casi 100 m².

Corina Porro ejerció de anfitriona de un elevado número de empresarios e instituciones públicas brasileñas relacionadas con el sector, que acudieron a Vigo tras la Misión Comercial encabezada por la Presidenta del Puerto a los Estados brasileños de Río de Janeiro y Pernambuco, que tuvo lugar el pasado mes de febrero. Una visita en la que la número uno portuaria acompañó a varias empresas auxiliares del naval ubicadas en el Puerto de Vigo y en la que firmó, con el Puerto de Suape, un



protocolo de colaboración que ya ha empezado a dar sus frutos.

| Reconocimiento al Puerto

Durante el transcurso de la feria, responsables del certamen y empresarios del sector de la construcción naval quisieron agradecer el "apoyo incondicional" del Puerto de Vigo a la industria marítima. El responsable de Navalía, José Francisco González Viñas, destacó "la cooperación del puerto en esta feria" y la "ayuda inequívoca" de la industria a este sector. Asimismo, recordó que Corina Porro es la presidenta portuaria que "más ha colaborado con los que pertenecemos al sector naval", al tiempo que agradeció la puerta que la institución "acaba de abrir en Brasil". Un país que ofrece "grandes posibilidades para nuestras empresas". Por su parte, la responsable del Puerto vigués agradeció esta distinción e indicó que el apoyo a los empresarios "es lo que nos corresponde a las administraciones".

| La importancia de Conxemar

Un año más, y por segundo consecutivo, el Puerto de Vigo estuvo también presente en Conxemar, que tuvo lugar en el espacio hasta 12 asociaciones locales de la industria pesquera extractiva y de transformación: amadores, comercializadores, viveros, frigoríficos, elaboradores y, por supuesto, aquellas empresas responsables de la logística del sector: consignatarios, transitarios, transportistas de frío y hasta la terminal de contenedores, pieza clave en la industria del congelado local. Una fórmula idónea para llegar a todas las empresas del sector, pudiendo ayudarles de una forma más que testimonial.

Pero Conxemar, sirvió, además, para que muchos conocieran de primera mano la realidad del Puerto Pesquero. Delegaciones de todo el mundo, desde administraciones a empresarios, fueron guiados a través de las instalaciones de El Berbés durante los días que duró la Feria, lo que

supuso, también, un eficaz escaparate de promoción del mundo pesquero de Vigo. Todos sabemos que, a veces, una imagen vale más que mil palabras...

| Otras acciones comerciales

Antes de que finalice 2010, la APV ha estado presente en otras citas de carácter internacional, como la CHINA FISHERIES & SEAFOOD EXPO, que se celebró en Dalian, China. A ella acudieron técnicos de la terminal viguesa junto con otros de la Cámara de Comercio de Vigo. La participación se hizo a través de un stand propio en el que estuvieron presentes 12 empresas viguesas del sector.

Por otro lado, la APV acudirá a la SEA-TRADE MED 2010, del 30 noviembre al 2 de diciembre. Tendrá lugar en Cannes, Francia. El Puerto estará presente en los stands de la Asociación CRUISE EUROPE y del proyecto de promoción ATLANTIC ALLIANCE, al que pertenece junto con otros 15 puertos europeos.

Certificado ISO 9001 por

BVQI

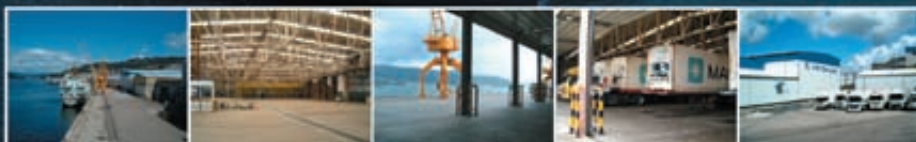
03.05.225084

LA MEJOR CALIDAD EN ALMACENAJE FRIGORÍFICO

Puesto de Inspección fronterizo de la U.E., Depósito Aduanero, 27.000 Tm de capacidad en estanterías, carga y descargas de buques y contenedores, clasificación, paletización, picking, gestión de mercancías a través de Internet ...

Conózcanos mejor en nuestra web:

www.frigalsa.com



FRIGORÍFICOS DE GALICIA S.A. - La Riouxa - Teis S/N (Ap: 973) - 36216 VIGO - ESPAÑA
Tel.: +34 986 45 88 55 - Fax: +34 986 45 11 46 - frigalsa@frigalsa.com

Cunard again

Queen Elizabeth (QE3)



El pasado lunes 11 de octubre, la Reina de Inglaterra "Que Dios bendiga al navío y a todos los que naveguen en él", apadrinaba la botadura de la última joya de la Cunard: el nuevo Queen Elizabeth, consignado por la compañía Pérez y Cía, todo un privilegio para Vigo que habría de ser el primer puerto de recalada en su viaje inaugural (Terminal Alberto Durán), entrando en nuestra ciudad unos días después, el 14 de octubre, con un acto a bordo, de intercambio de metopas, a cargo del capitán del barco, Mr. Christopher Wells, la Presidenta de la Autoridad Portuaria, Corina Porro y M^a Carmen Hernández Eraso, viuda de Alberto Durán Nuñez, del que ahora se cumplen dos años de su fallecimiento, consignatario, que fué, de la Cunard, de toda la vida.

Last Monday 11th of October, the Queen of England – "May God bless this ship and all who sail in her" – launched the ultimate jewel by Cunard: the brand-new Queen Elizabeth. A company from Vigo, 'Perez & Cia', are the shipping agents for this vessel. And Vigo was her first port-of-call just few days after the launch, on the 14th of October, a great privilege for our city. A commemorating plaque-exchange event was held on board with the captain of the ship, Mr Christopher Wells, the Chairwoman of the Port Authority, Ms Corina Porro, and Ms M^a Carmen Hernández Eraso, the widow of Alberto Durán Nuñez, who died 2 years ago and who was Cunard's shipping agent.



La compañía marítima Cunard, fue fundada en 1840 por el magnate canadiense Samuel Cunard, de Halifax, Nueva Escocia, junto a un grupo de socios británicos, llamándose "British and North American Royal Mail Steam Packet Company" dedicándose principalmente al transporte del correo y al pasaje entre América y Gran Bretaña. Desde entonces, y a través de todo


tipo de vicisitudes, cambios de nombre, de titularidad, etc., ha llegado intacta a nuestros días, como la compañía trasatlántica más emblemática en activo.

Su historia es tan basta y son tantos los buques de los que ha dispuesto, que el reducido espacio con el que contamos no nos permite más que hacer una breve mención de algunos de los más significados, como el "Uni-

corn" (1840), el primero de la saga, quien cruzó el Atlántico en el tiempo, entonces sorprendente, de 14 días, el Britania, el extraordinario Lusitania, el coloso Mauritania, o el Aquitania, pertenecientes a una primera época en la que no eran precisamente los más grandes, pero sí los más veloces, fiables y seguros de la amplia flota que competía por el liderazgo en el Atlántico, consiguiendo en esa época, desde 1840 a 1870 la famosa "cinta azul", o reconocimiento a la mayor rapidez en el trayecto del atlántico. Le siguieron, entre otros, el Carpathia, el Berengaria, el Caronia, etc.

Ya en 1936, la compañía pone en escena el Queen Mary, un coloso de 312 metros de eslora (3 campos de fútbol), con 160.000 caballos de potencia y una velocidad de ¡30 nudos! (unos 56 kilómetros por hora), al que habría de seguir en 1940 el Queen Elizabeth. Son estos buques, instrumentos concebidos para las

Potencia natural para tu embarcación.

Repsol Mar  es el gasóleo especialmente pensado para tu motor.

- Protege el sistema de alimentación del motor.
- Respeta el medio ambiente.
- Asesoramiento técnico y comercial en todo el litoral español.
- La mayor presencia en puertos.



Garantía de calidad y de servicio de Repsol.
Infórmate en cualquier puerto donde estemos presentes.





El Queen Elizabeth 3

ha costado alrededor de 800 millones de euros, y las reservas para su viaje inicial, de 13 noches de crucero y con precios entre los 2.500 y 20.000 euros, se agotaron en el tiempo récord de 29 minutos

líneas marítimas del Atlántico principalmente, aunque en su largo caminar también disponen de experiencia de guerra, como transportes de tropas al servicio de Su Graciosa Majestad. Pasada la contienda, se sumarían de nuevo a su original actividad, que, con el progreso de la aviación, habrían de reconvertirse en embarcaciones de crucero o de recreo,

más que en líneas fijas de transporte.

Casi 30 años después, en 1969, tiene lugar la botadura del Queen Elizabeth 2, el Quen Mary 2 en 2004, el Queen Victoria en 2007 y, finalmente, construido en uno de los más prestigiosos astilleros actuales, el mayor grupo de construcción naval del Mediterráneo, constructor también del Queen Victo-

ria, los astilleros "Fincantieri", en Trieste, Italia, el Queen Elizabeth actual, que no dispone del dígito "3" al no estar ya en servicio el original Queen Elizabeth, devorado por un incendio en los años 70 y hundido en la bahía de Hong Kong, ni el sucesor, el 2, actualmente anclado en Dubai como hotel flotante, siendo el nuevo, el barco que hace el número 97

Agrupación de Interés Económico (A.I.E) para potenciar los puertos y las actividades logísticas



de la historia de la Cunard.

No se trata del mayor barco de la compañía, ya que dispone de una eslora de 294 metros, con 32,25 de manga, 8 metros de calado, 54,5 de puntal, una velocidad de 23,5 nudos, 12 cubiertas, un desplazamiento de 99.000 toneladas, capacidad para 2.092 pasajeros y 1.004 tripulantes, muy parecido al Queen Victoria (2.014 pasajeros), pero inferior al Queen Mary 2 (3.090 pasajeros).

La decoración del barco pretende rememorar al primer Queen Elizabeth, botado en 1930, al ser decorado en su interior con estilo "Art Decó", contando con todos los servicios inherentes a una ciudad flotante como son: biblioteca, pinacoteca, amplísimo salón de baile, invernadero de palmeras y otras especies, juegos y deportes al exterior con pistas de "croquet", "lawn bowes" (una especie de petanca sobre césped), casino, teatro para más de 1.000 personas, simulador de golf, gran tablero de ajedrez a escala humana, pista de pádel, todo tipo de tiendas, cafeterías, pubs, bares, varios restaurantes, etc.

En sus 11 cubiertas, tratadas con una decoración exquisita, donde la madera es la protagonista, destaca la campana original y una maqueta en plata del primer Queen Elizabeth, cantidad de cuadros de buques históricos de la compañía, etc.

El coste de nuestro protagonista ha rondado los 800 millones de euros y su viaje inicial transcurre entre Southamp-



ton-Vigo-Lisboa-Cádiz-Las Palmas-Tenerife-La Palma-Madeira-Southampton, en 13 noches de crucero, a precios de entre 2.500 a 20.000 euros, habiéndose agotado las reservas en el tiempo récord de 29 minutos.

La compañía anuncia también para primeros de enero, una vuelta al mundo

de 105 días, a todo lujo, con precios que van desde los 16.600 a los 50.000 euros, aunque si están interesados, sentimos darles una mala noticia: están ya prácticamente agotadas todas las reservas.

Larga vida al Queen Elizabeth y que Vigo siga disfrutando de su presencia y del resto de los Queen's.

La puerta de Galicia al mundo



Por el Puerto de Vigo pasan anualmente cientos de miles de pasajeros en tránsito hacia otros destinos turísticos, a bordo de grandes trasatlánticos que nuestro puerto acoge sin ningún problema y con las mayores garantías de calado, de espacio y de las mejores condiciones de navegación, tratándose de uno de los puertos que ofrece mejores condiciones en el mundo para este tipo de cruceros. Pero, ¿qué ofrece Vigo al visitante una vez en puerto?

Miguel Font Rosell

MARINO MERCANTE, ARQUITECTO TÉCNICO
Y LICENCIADO EN DERECHO

Decía el gran arquitecto Antonio Palacios que, con su Plan General para Vigo, ésta pasaría a convertirse en la Barcelona del Atlántico. Para Antonio Palacios, la Ría de Vigo era un tesoro inigualable, de manera que la población que habría de vivir en sus orillas, desde Teis hasta Nigrán, ámbito para el que hacía sus previsiones, pasarían a convertirse

en unos privilegiados, ya que la propia orografía, hacía de sus costas un mirador escalonado en corredor a lo largo de la Ría, sin parangón en el mundo. Con un trazado lineal compuesto por viales escalonados en los que las edificaciones nunca impedirían las vistas a la Ría, de manera que únicamente se edificase en la parte de los viales que dan al monte y con alturas que nunca rompiesen las vistas existentes desde los viales superiores, el futuro se prometía extraordinario

para Vigo y todo su ámbito de influencia. Evidentemente, y partiendo del dato de que el crecimiento de Vigo se debía a su pujanza empresarial y no a que de una ciudad histórica se tratase, la parte vieja, sin mayor interés ni histórico ni arquitectónico, sería sustituida por un proyecto de nuevos edificios oficiales hacia el Castro que habrían de hacer de Vigo la gran capital de Galicia.

Desgraciadamente, los vigueses que entonces ostentaban el poder en la ciu-

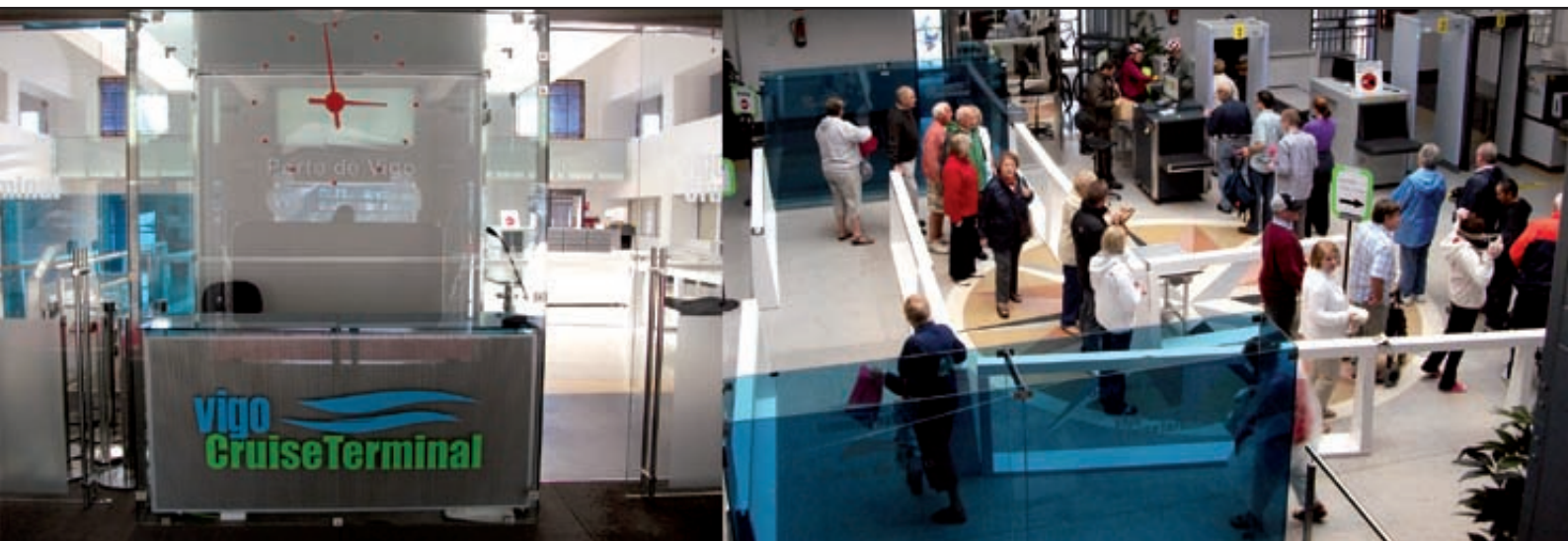
Hundreds of thousands of transit passengers who are heading to other tourist destinations arrive at the Port of Vigo each year. These are passengers on board of huge liners that make calls at our port, where water depth and the best sailing conditions are absolutely guaranteed and thus the Port of Vigo is one of the ports that offer the best conditions for this kind of ships. But what is there for the visitor in Vigo after leaving the port facilities?

dad, ni tenían las ideas de Palacios, ni les importaba demasiado el futuro de Vigo, pesando mucho más la amenaza hacia sus intereses particulares, debido a ciertas expropiaciones necesarias, que cualquier otra consideración, por lo que el Plan Palacios, un lujo regalado por un genio hacia quienes nada de ello se merecían, pasó a dormir el sueño de los justos. Sustituido por otro, absolutamente anodino, pero que sí cumplía las aspiraciones especulativas de quienes ostentaban el poder en la ciudad, limitado al término municipal de Vigo, sembró lo que finalmente habría de gestar la ciudad tal y como la conocemos, llena de posibilidades, pero ahogada en su más absoluta mediocridad. Como consecuencia de ello, Vigo le ha dado la espalda a su Ría. En la ciudad, no existen calles mirador (el Paseo de Alfonso únicamente permite una visión parcial), la fachada de Vigo desde la Ría son traseras de edificios sin interés alguno, incluso el propio edificio del Ayuntamiento, con su entrada hacia el monte, da la espalda a la

Miles de turistas entran en Vigo por vía marítima. Los cruceros se han convertido en un referente turístico muy importante en la ciudad

Ría, cuando dispone de un jardín posterior con vistas que nadie usa, en un marco como es el Casco Viejo, absolutamente abandonado, sin el menor interés, incluso en su parte baja, donde las viviendas de los marineros y sus soportales se han convertido en algo, no solo ajeno a todo aquello, sino incluso ocultable a los ojos de cualquier turista interesado en la ciudad, donde incluso una hipotética plaza de pescado teóricamente atractiva, se ha convertido en algo prácticamente inexistente, al igual que la otrora famosa "Piedra", hoy reducto de malas imitaciones y de cutrerío. Edificios construidos sobre lo que en su momento fueron ¡solares mu-

nicipales!, como el edificio Asefal, el Bahía, o el propio Ayuntamiento, suponen hitos negativos en el panorama de entrada por mar a Vigo. Los miradores del Castro, La Guía y la Madroa, han dejado de serlo, ya que el arbolado existente y la maleza han cerrado las vistas. Incluso el proyecto "Abrir Vigo al mar" se ha convertido en otro paredón más de cierre de la Ría a los vigeuses, con un tratamiento en la zona de los soportales del Berbés absolutamente penoso, con una plaza más alta que los soportales y sus calles, un túnel de circulación que precisamente asoma en ese lugar donde debía ir más enterrado, barquitas, jardincitos y una cancha deportiva que nada aportan, cuando lo ideal sería recuperar los soportales y la vista de la Ría desde ahí, ya que, actualmente, es prácticamente imposible encontrar un lugar público en Vigo desde donde observar toda la Ría o incluso parte de ella, la mayor riqueza de Vigo, y el motivo de su existencia, en una realidad que no entienden quien nos visita y que parece no im-



Vigo Cruise Terminal es una moderna Terminal de Pasajeros situada en el Muelle de Trasatlánticos Alberto Durán, en un entorno cercano al centro financiero y de servicios de la ciudad.

VCT proporciona los mejores servicios, tanto de seguridad, con los equipos tecnológicos más avanzados, como de espacios de atención y ocio para los pasajeros.

VCT lleva a cabo las operativas de embarque y desembarque de pasajeros y equipajes, y proporciona servicios complementarios tales como parking de vehículos, consigna de equipajes y asesoramiento acerca de los procedimientos de embarque.

Vigo Cruise Terminal ha nacido como una infraestructura necesaria para dar un servicio de calidad a los miles de cruceristas que visitan nuestra ciudad y sus peculiaridades culturales, gastronómicas etc. con el objetivo de que sean ellos, cuando retornan, nuestros mejores embajadores en sus países de origen.

vigo
CruiseTerminal

portar a nuestros conciudadanos, cuando desde el mar hasta los jardines del propio Ayuntamiento debería poder accederse por medio de escaleras mecánicas que atravesasen el Casco Viejo, potenciando con ello su uso y disfrute y haciendo más asequible el acceso del ciudadano a su Ayuntamiento por su parte más lógica, su actual parte trasera, y disfrutar del único mirador que le queda a la ciudad pero que casi nadie conoce (i).

En cuanto al aspecto cultural, Caixanova dispone de un patrimonio pictórico y escultórico de gran valor, pero, desgraciadamente, no expuesto al ciudadano más que en pequeñas muestras muy localizadas en el tiempo, mientras que los cuatro museos de cierto porte de la ciudad (Castrelos, Marco, Casa de las Palabras y Museo del Mar) casi nada de interés ofrecen a nuestros visitantes, sobre todo el más justificado en Vigo, el Museo del Mar, sin contenido permanente desde su creación, un absurdo que tampoco nadie entiende.

Evidentemente, hay cosas que no se pueden ya cambiar, pero otras sí que pueden hacerse, a coste mínimo y en muy poco tiempo, como empezar a dar la cara a nuestra Ría, comenzando por recuperar sus miradores, talando toda la arboleda, que en una falta de previsión enorme en su momento, ha hecho que se cierren los miradores a la ría, tanto en el Castro, como en La Guía, o como en la Madroa. Los miradores son para disfrutar de un paisaje, con la vista, como algo digno de mayor protección que una docena de árboles de mayor o menor porte, sin excesivo interés y que pueden ser plan-



Centro Comercial "A Laxe"

tados en cualquier lugar que no tapen algo esencial para la ciudad como son las vistas a la Ría. En el caso del Castro, tampoco tiene sentido alguno mantener en estado de ruinas el antiguo restaurante-mirador, pieza reformable pero de gran atractivo turístico, hoy absolutamente abandonado, o el haber convertido el Monte en un aparcamiento de la ciudad, abarrotado de coches, ante las inalcanzables tarifas que nuestros aparcamientos suponen a quien, diariamente, se desplaza a Vigo a Trabajar.

Con estas pequeñas actuaciones, una salida del barco a las 10 de la mañana, con un paseo de hora y media por los alrededores de la plaza de Compostela, y entre ésta y Policarpo Sanz, lugares bien reconvertidos, para ya en autobús desplazarse al mirador de la Madroa, o al de la Guía, para, posteriormente, comer en el restaurante mirador del Castro ya reformado, terminando por dar un paseo por el Bao o por Samil, si el sol acompaña antes de volver a embarcarse, o visitando el Museo del Mar, si a alguien con un mínimo de sentido común le da por llenarlo de contenido, sobrado en nuestro ámbito de influencia, la imagen de

Vigo podría ser memorable para quienes optasen por quedarse en la ciudad.

De todas formas, la realidad con la que nos encontramos actualmente es otra, y desde ahí, sin engañarnos, debemos enamorar a nuestros visitantes con aquello de lo que podamos sentirnos orgullosos, sin rasgarnos las vestiduras porque, tal y como están las cosas, la mayor parte de los turistas al llegar a nuestro Puerto, prefieran apuntarse a excursiones a Santiago, Baiona, A Toxa, o la frontera portuguesa.

¿Qué podemos ofrecer a aquellos turistas que desde las 10 de la mañana, hasta las 5 de la tarde, disponen de un tiempo en nuestra ciudad? Ése es el desafío, pero veamos, haciendo una selección de todo lo destacado en distintas guías al uso, con qué nos encontramos. Para ello vamos a dividir lo señalable en siete apartados distintos: playas, parques naturales, museos, edificios, lugares de interés, monumentos y centros comerciales.

En cuanto a playas, evidentemente lo más destacado son las Islas Cíes, las del Bao, Samil, Corujo, Alcabre, La Fuente y Sayanes, a las que añadir la de



Carenaga S.A.

Carretera de Porriño / Gondomar
102 (Zamáns) 36310 Vigo

Pontevedra (España)
www.carenaga.com
Telf.: +34 986 468 158





Mirador del Monte del Castro

Bouzas y las del interior de la Ria.

En el capítulo de parques y jardines, Vigo dispone de un extenso muestrario entre los que citaremos el Monte del Castro, A Guía, A Madroa, Alba, Galiñeiro, Vixiador, A Riouxa, Monte dos Pozos, A Guieira, A Bouza, Parque forestal de Beade, Parque forestal de Bandeira (Cabral), etc., y en otro estilo, los jardines de Castrelos, Camilo José Cela, asentamientos celtas del Castro, el Zoo, los molinos de Coruxo, el parque lineal fluvial del río Lagares, etc.

En cuanto a museos, cabe destacar el de Quiñones de León, los yacimientos de la finca Mirambell, las Salinas de Rosalía de Castro, el Museo de Arte Contemporáneo, la Fundación Penzol, la Casa de Arines, el Museo del Mar, el Museo Liste, el Verbum, la Fundación Pedro Barrié de la Maza, el Centro Social Caixanova, el Centro Cultural Caixanova, etc.

Si nos centramos en los edificios de interés de la ciudad, disponemos de un amplio catálogo, ya que la época de mayor crecimiento de Vigo dio importantes muestras de buena arquitectura, tanto modernista como racionalista y ecléctica, todas ellas de la primera mitad del siglo anterior.

Como lugares de interés cumple citar el puerto pesquero, las ostreras de la Piedra, el Puente de Rande, Bouzas, la Puerta del Sol, los alrededores de la Estación Marítima, la ETEA, la Plaza de Compostela, Santiago de Vigo, la calle Colón, el Náutico, los edificios de la Xunta, la Plaza de la Constitución, el Casco Viejo, el IFEVI, el Aeropuerto, el Paseo de Alfonso y las Iglesias Románicas de Coruxo, Bembrive y Castrelos, con especial

mención a la Zona Universitaria, con toda la serie de nuevos y vanguardistas edificios que la configuran como una de las más interesantes del país en cuanto a su arquitectura se refiere.

Ya en cuanto a monumentos, cabe destacar los Caballos, el Sireno, el del Trabajo, el Nadador, Europa, la Puerta del Atlántico, Julio Verne, etc.

Finalmente, y como ciudad comercial, Vigo dispone de un número importante de centros comerciales como son: el Meixueiro, Travesía de Vigo, Gran Vía, A Laxe, Príncipe, Camelias, Plaza Elíptica, Corte Inglés, etc.

Pero, de todo lo señalado, ¿qué podemos utilizar para ofrecer una visita interesante a nuestros turistas (de unas 6 horas) que sea recordada y que potencie el tirón de la ciudad y de su Ría y que pueda ser incluida en las ofertas que permanentemente se hacen a nuestros visitantes?

Evidentemente, en verano cualquiera de las playas señaladas puede tener un enorme interés, principalmente Cíes, el Bao y Samil. En cuanto a parques y jardines, en caso de limpiar los miradores y talar lo innecesario, La Guía, el Castro, la

Museo do Mar



Madroa y el Alba, son los que quizá ofrezcan mayor atractivo. En el capítulo de Museos, siempre será el del Mar, si se dotara de contenido, el más interesante, ya que el resto no disponen de excesivo interés para un turista acostumbrado a otro tipo de museos de mayor contenido. Si nos centramos en los edificios a destacar, sí que posiblemente fuera interesante la organización de un cierto recorrido por las mejores muestras, siempre con buen tiempo y autobuses descubiertos, al igual que con la zona universitaria.

Ya, finalmente, en cuanto a los lugares de interés, el puerto pesquero es importante, sobre todo a primera hora, las ostreras de la Piedra, alguna zona concreta del Casco Viejo, y los alrededores de la Estación Marítima, con una amplitud que vaya desde la calle Colón hasta el Paseo de Alfonso a los lados y hasta la calle del Príncipe en el fondo desde el mar.

Hay mucho que mejorar, pero si con esos mimbres somos capaces de hacer un par de trajes y que finalmente nuestros consignatarios sean capaces de hacer nuevas ofertas a nuestros turistas, le habremos hecho un gran favor a esta ciudad y, en suma, a los vigueses, a quienes tras una innumerable lista de promesas incumplidas, sólo se les ofrece como algo tangible un cambio de losetas en sus aceras, vendido como el sumum de las ambiciones a las que pueden optar, al tiempo que se paraliza su construcción, se agota su pequeño comercio y se le condena a años de incomodidades por falta de previsión y de coordinación a la hora de afrontar obras de infraestructura proyectadas por anteriores corporaciones.

Si queremos ser alguien en el concierto internacional y que nuestro Puerto no sirva sólo de base para que quienes llegan a él, accedan a conocer otros lugares, pongámonos manos a la obra pero, de verdad, haciendo lo factible y buscando por todas partes aquellas financiaciones que puedan hacer realidad nuestros irrenunciables sueños, sin demagogia, sin engaños y con seriedad.



El lago de unión de las islas Norte y Faro desde el Alto del Príncipe

Islas Cíes

Las islas de los dioses

Esta sección nace con la idea de acercar a nuestros lectores, toda una serie de conocimientos sobre nuestra Ría, con diez entregas que corresponden a los nueve ayuntamientos que dan a ella (Baiona, Nigrán, Vigo, Redondela, Soutomaior, Pontevedra, Vilaboa, Moaña y Cangas), donde posiblemente trataremos en una sola entrega a Pontevedra y Vilaboa y a las que añadimos, de entrada, algo muy especial, con lo que comenzamos: las Islas Cíes, que, aunque actualmente pertenecen a Vigo, merecen capítulo aparte, dada su trascendencia en la historia y en la geografía de nuestra ría, para terminar con la Ría de Vigo, a modo de conclusión. Por regla general trataremos cada entrega mencionando principalmente la historia, los lugares a señalar, la gastronomía, la navegación por la costa y algún otro asunto de consideración que acerque nuestra Ría al conocimiento de todos nuestros lectores.

This section was conceived to make our readers familiar with some information about our estuary, the Ría. Ten chapters that refer to the nine villages on its shore – Baiona, Nigrán, Vigo, Redondela, Soutomaior, Pontevedra, Vilaboa, Moaña and Cangas. One of those chapters will be devoted to Pontevedra and Vilaboa and we also add, now that we start with it, a very special site: the Cíes Islands, and given their special impact on history and on the estuary's geography we shall deal with them separately and we will end with the Vigo estuary, the Ría, to close our trip throughout the area. We will mention the history of each site, remarkable locations, food, coast-sailing and any other features we believe that might bring our readers closer to our Ría.

| INTRODUCCIÓN

Creemos de rigor comenzar por agradecer la labor de investigación llevada a cabo por los pocos estudiosos que nos han dejado testimonio escrito

Siccae, al tratarse de islas secas, áridas, estériles, desoladas (la actual e impuesta vegetación arbórea data únicamente de hace no más de 60 años), posteriormente Sias, Cicas, y, finalmente, perdiendo

(actualmente con unos 50 metros de profundidad), siguiendo por Ons, Sálvora y la costa norte, de manera que el mar se encontraba a unos kilómetros de la ladera oeste de las Islas y éstas no



Playa de Rodas

de las Islas, de su controvertida historia y de sus particularidades, de los que queremos destacar a Juan Miguel González-Alemparte Fernández (Crónicas históricas de las Islas Cíes : De mitos, ermitaños, piratas y mar por medio) un boucense, Doctor en Historia, a quien debemos el documento de referencia como libro de cabecera de todos los que amamos las islas, Xavier Luaces Anca y Cristina Toscano Novella (Illas Cíes), Estanislao Fernández de la Cigoña (Islas Cíes: historia, etnografía, geografía, flora y fauna), Pedro Díaz Álvarez (Las islas de los Dioses), Ramón Patiño (Historia de las Islas Cíes), y muchos otros que con su dedicación a las islas, nos han facilitado el modesto trabajo que aquí les ofrecemos y en el que reproducimos parte de sus aportaciones. Valga nuestro reconocimiento.

| HISTORIA

Comenzaremos por decir que las Islas Cíes pertenecen desde 1840 al Ayuntamiento de Vigo y que desde julio de 2002 forman parte del Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas.

Su actual nombre de Cíes, viene de

su seseo original, castellanizadas como Cíes en el siglo XIX, aunque también fueron conocidas como islas de Baiona, de los Dioses y, erróneamente, confundidas con las llamadas Casitérides.

Si nos retrotraemos a la Edad de Piedra, y considerando que el nivel de las aguas ha sufrido grandes variaciones a lo largo de la historia, nos encontramos con momentos de glaciación en los que el nivel mencionado estaba unos 120 metros por debajo del actual. Así las cosas, las actuales Islas no eran más que un monte como continuación de la sierra de la Groba que casi cerraba el valle fluvial que hoy es la Ría de Vigo

eran más que tierra adentro.

Ya en el tramo final de la Edad de Bronce, aproximadamente alrededor del año 1000 a.C. y ya como islas, encontramos el primer asentamiento humano en ellas.

Tras el paso de fenicios, griegos y romanos, poco fiable nos queda para la crónica histórica, salvo el mito de las Casitérides, el hallazgo de restos marinos y poco mas.

Es en el año 911 cuando aparece un primer documento constatable sobre algo relacionado con las Islas, concretamente la donación otorgada por Ordoño II, Rey de Galicia, a favor de



Faro del Freu da Porta e Isla Sur



Isla Sur desde Praia dos Viños



Restos de la antigua fábrica de salazón en la Isla Sur

la Catedral de Santiago y de su Obispo Sisnando I. A partir de ahí, las referencias a piratas musulmanes y vikingos se multiplican, lo que origina el primer despoblamiento de las Islas, hasta entonces pobladas por pocas familias.

Es entre los siglos XI y XII cuando se establecen los primeros eremitorios, principalmente el antiguo monasterio de San Esteban, cerca de la actual playa de Rodas, al pie del camino al Faro.

En 1228 Alfonso IX de León hace donación de la Isla de San Martín (sur) al maese Pedro, con la condición de que a su muerte revierta en el monasterio de Oia, quien posteriormente dispondría del trabajo de varios colonos en la Isla, e incluso autorizaba la pesca a los marineros de Baiona a cambio de un determinado número de merluzas.

Pasado el año 1300 los frailes de Oia cedieron la Isla a la orden franciscana para que fundasen allí un convento de mendicantes, habiéndose erigido, al parecer, un monasterio para religiosas. Todo ello parece dar certeza a que por aquel entonces tanto la isla de en medio como la sur disponían de asentamientos religiosos de difícil supervivencia, debido a la constante rapiña de todo tipo de piratas que surcaban estos mares en esa época, especialmente franceses e ingleses.

En 1565 tiene lugar un ruidoso pleito ante la Audiencia de Galicia entre el Concejo de Bayona, que era jurisdicción propia del Rey, y el poderoso arzobispo de Santiago, como señor de la villa de Cangas, por la pertenencia de las Cíes, que finalmente se decantaría a favor de Baiona.

Entre los siglos XVI y XVIII la presencia de piratas, corsarios y armadas enemigas, ingleses y berberiscos del norte de África, principalmente debido a la falta de protección armada en la zona, fue constante, al amparo de obtener un formidable refugio, caza y agua, utilizando las Islas de base para sus correrías

por los pueblos cercanos condenándolas de nuevo al despoblamiento.

El 6 de octubre de 1585 la escuadra inglesa al mando de Drake, fondea en Cíes, frustrando el estado del mar su ataque a Baiona, entonces el principal emplazamiento en la Ría. Cerca de 4 años más tarde, concretamente el 29 de junio de 1589, después de fracasar en su intento de tomar Lisboa, Drake, de nuevo desde Cíes, ataca esta vez Vigo, saqueándola por completo, quemando iglesias y monasterios y llevándose las campanas.

Firmada la paz con ingleses y holandeses en 1609, éstos dejaron el lugar a los piratas berberiscos, momento en el que se inicia una tímida defensa costera por parte de Baiona, con vigilancia en las playas de Panjón y Sayanes, los lugares habituales de desembarco de piratas, así como la creación de puestos de vigilancia, "fachos", desde donde mediante hogueras se avisaba a la población de la presencia de naves sospechosas. Por aquel entonces, las Islas Cíes eran el lugar ideal para toda flota del Atlántico, ya que disponían de abundante caza, mucha agua, playas seguras a cubierto del mar y de los vientos, y pueblos desprotegidos en las costas cercanas donde abastecerse.

En el siglo XVII se había fortificado tímidamente la villa de Vigo con una endeble muralla y dos torres en lo alto, siendo entonces cuando se abre el de-



Embarcadero de Rodas

bate sobre la protección de las costas y la dotación de guardacostas permanente, con fortificaciones en las Islas, lo que, finalmente no tendría lugar, aun a pesar de la desastrosa experiencia de la Batalla de Rande de 1702, cuyas consecuencias únicamente movieron a la vigilancia por mar de grupos de marineros de la zona.

En el siglo XVIII desaparece la piratería clásica, pasando a ser las Islas la base de las distintas armadas que navegan por la zona, sobre todo ingleses, pensándose de nuevo en la conveniencia de levantar un arsenal para la marina en las Islas, de lo que únicamente quedó el almacén de artillería construido en 1810 sobre el antiguo monasterio de San Esteban, donde, finalmente, un destacamento de artilleros pasó a vigilar más el contrabando que otra cosa. Es entonces cuando comienzan a desplazarse hasta nuestras costas los llamados "fomentadores de la pesca" de origen catalán, quienes transforman el sector, gracias a una tecnología más competi-



Acantilado atlántico desde el faro



Punto de encuentro do sector naval galego

I+D+i Proxectos de cooperación **FORMACIÓN** Xestión de axudas
 Internacionalización **MELLORA COMPETITIVA** Formación
PROXETOS DE COOPERACIÓN Xestión de axudas I+D+i
 Internacionalización Formación Mellora competitiva Proxectos de
 cooperación **XESTIÓN DE AXUDAS** Internacionalización
 Mellora competitiva **I+D+i** Proxectos de cooperación Xestión de
 axudas **INTERNACIONALIZACIÓN** Proxectos de cooperación



Acantilado atlántico desde el Alto del Príncipe

tiva, convirtiendo a gran parte de los marineros gallegos en asalariados y asentándose paulatinamente, ocupando principalmente el barrio del Arenal en Vigo, propiciando una etapa de bonanza económica allá por el año de 1830.

Cuando se establecieron los municipios de "nueva planta", las Cíes se asignaron primero al Ayuntamiento de Baiona, que contaba con el apoyo de la Diputación, pero los vigueses, moviéndose ante más altas instancias políticas, conseguirán su adscripción en 1840, lo que propicia que se establezcan dos factorías en Cíes, una en la isla de en medio, entre la playa de Rodas y la de Figueiras (actual restaurante), para D. Francisco Gil, fomentador y empresario de la pesca de salazón, y otra en la isla sur, actualmente en ruinas, para D. Ramón Buch, vecino del Arenal, por una pensión anual de 29 reales. De esta factoría, escribía el cronista vigués Taboada Leal lo siguiente: "En la isla sur, se ha construido recientemente una gran fábrica de sardina de la propiedad de un

vecino de este puerto, con un almacén que se haya provisto de toda clase de comestibles, vinos del país y otros artículos, y además un estanco de tabacos, de que pueden aprovisionarse no solo las lanchas que se ejercitan en la pesca, sino también las otras embarcaciones que cruzan por aquel rumbo". Ramón Buch Díaz, oriundo de Calella, era miembro de la alta burguesía local y prototipo de personaje romántico y revolucionario de la época isabelina, convirtiéndose en líder del sector Progresista del liberalismo, elegido Diputado Provincial y Alcalde de Vigo en 1843, cediendo la fábrica entonces a otro catalán, Juan Martí, a quien el gobierno moderado nombraría Alcalde de Bouzas. Finalmente, esta fábrica y ya en 1900, habría de quedar reducida a almacén, al no poder competir con las fábricas de conservas, para finalmente, ser abandonada, al igual que la situada en la Isla Norte, sobre cuyos restos hoy se levanta un restaurante de temporada que, por cierto, no contribuye para nada



www.aucosa.com



Since 1959



Playa de Nosa Señora o "do Chuco"



Faro de Bicos



a potenciar la belleza de la Isla.

Los industriales buscaban situar sus fábricas en los puntos más avanzados de las rías y en las islas, para así sustraerse de la vigilancia del resguardo de la sal, e introducir, sin casi riesgos, la sal portuguesa de contrabando, a precios bastante más bajos de los que imponía la administración española. También servían las Islas para embarcar desde allí a los mozos, que de forma ilegal para evitar servir en quintas, tomaban los grandes vapores con destino a América.

Por otra parte, en el primer tercio del siglo XIX confluyen una serie de circunstancias favorables que pondrán las bases del futuro poblamiento de las Islas Cíes. En primer término, España, convertida en una potencia de muy segundo orden en el concierto internacional y casi sin armada, deja de constituir una amenaza para la pujante Gran Bretaña, inaugurándose una larga relación de paz; por otra parte, desaparece para siempre la temida amenaza de la piratería en estos mares y, por último, se desmilitarizan definitivamente las Islas, una vez liquidadas las guerras napoleónicas. Es en esta época, en la que el cultivo de la tierra y la pesca cercana, siempre bajo unas condiciones ambientales poco favorables, propician



Playa de la Isla Sur

una nueva repoblación de las Islas.

El Ayuntamiento de Vigo, en visita llevada a cabo en 1850, hace una descripción de las Islas en las que se dice que carecen de toda clase de arbolado, no obstante, en 1854, el estudioso tudense Avila y Lacueva, al referirse a la isla sur, señala que era muy propia para dar frutos y tenía agua dulce y buenos pastos. Ya en otra visita efectuada en 1867, desde el Ayuntamiento de Vigo,

se dice que allí residían 56 personas pertenecientes a 16 familias que se encontraban en un estado tal de abandono, “viviendo y muriendo como beduinos y musulmanes, que hasta lo preciso para salvarse ignoran”. Posteriormente, en 1883, otro informe del historiador José de Santiago, incide en que apenas hay cultivo ni vegetación, con alguna raquílica higuera y pequeñas porciones de tierra en que se cultivan patatas para los

escasos colonos que la habitan.

Precisamente, en cuanto al número de habitantes, de hecho, de las Islas, la mayor población se establece en 1888, con 56 personas (19 en la Isla Sur y el resto en la del Faro), bajando hasta 26 en 1910 y volviendo a subir hasta 42 en 1930, para ya ir bajando hasta 1 en 1996 y los 0 actuales, si a habitantes permanentes nos referimos, ya que en época estival, son varios los que residen en la isla del Faro, 0 en la norte y 1 en la sur. Curiosamente, el mayor número de viviendas se produjo en 1991, año en el que no residía nadie en las Islas, aunque ya la afluencia de gente en los veranos era evidente. La decadencia poblacional tiene lugar entre 1960 y 1970 cuando el “desarrollismo” económico franquista, aumenta el empleo en los sectores de la industria y los servicios, generando un mayor nivel de vida y una migración interna del campo a la ciudad, siendo Vigo uno de los casos de crecimiento urbano más significativos en toda Europa.

“PEREIRA, su historia y el mar”

1955 - 2010





Parte posterior del Muelle de Carracido e Isla Sur al fondo

La mayoría de los varones establecidos en las Islas eran conocidos más por sus mote que por su verdadero nombre. El "Realista", el "Chuco" (Francisco Pena Sotelo, isleño asentado en el promontorio sobre la playa, hoy conocida por "la del Chuco", donde tenía una tienda-tasca absolutamente heterogénea), el "Amiguiño", el "Cañabarro", el "Pelado", "O Coxo" (personaje de leyenda, propietario del merendero "La isleña"), el "Pichoucho", etc. Fue precisamente este último, el "Pichoucho" (Antonio Sotelo Herbello), el último morador de las Islas, en donde había nacido en 1931,

subsistiendo en una chavola de madera construida por él, al lado del restaurante, viviendo de la pesca, el marisco y de una pequeña huerta donde cultivaba patatas y verduras abonadas con erizos, canjeando con los turistas marisco por tabaco o alguna otra necesidad. Curiosamente, antes de pasar a ser el único habitante de las Islas, convivió (es un decir, ya que no se hablaban) con su hermano Benedicto y familia, guarda de la Isla y propietario de otra de las tascas que funcionaban como negocio de temporada.

En 1961, al cumplirse el 25 aniversario de la llegada de Franco al poder, en

un tiempo récord de 37 días, una brigada compuesta por los mejores profesionales de las empresas constructoras, "Obrascon" y "Granitos de Galicia", levantaron un obelisco de 21 m. de altura, como monumento a los 330 "caídos" vigueses del bando nacional, en el Campo de Granada, obra del escultor Piñeiro, del arquitecto municipal Emilio Bugallo y de los talleres metalúrgicos Alfredo Iglesias, monumento que inauguraría el propio Franco, desplazado al efecto a bordo del yate "Azor". A mediados del año 2008, cuarenta y siete años después, y en ejecución de la llamada "ley de la memoria histórica", el Ministerio de Medio Ambiente, en vísperas de ceder su jurisdicción a la Xunta de Galicia, derribaría finalmente el monumento.

Lugares y elementos de interés

Playas, miradores y paseos, junto a su flora y fauna característicos, constituyen los mayores alicientes de las Islas.

Playas

Entre la Isla Norte y la del Faro, nos encontramos con la playa de Rodas, ca-



Embarcadero de la Punta da Xesteira en la Isla Sur

talogada por el londinense "The Guardian", como la mejor playa del mundo. Se trata de una playa de aproximadamente un kilómetro de perímetro, que en su parte central linda posteriormente con el llamado "Lago dos Nenos", con un sistema dunar, en plena recuperación, de por medio. Se inicia la playa justo en el embarcadero a donde arriban los barcos que desde Cangas, Vigo y Baiona acercan a la isla a sus visitantes, finalizando en el otro extremo en la "Punta das Vellas" con una cabeza de playa (playa de Viños) que asoma a la orientación sur frente a la Isla de San Martín.

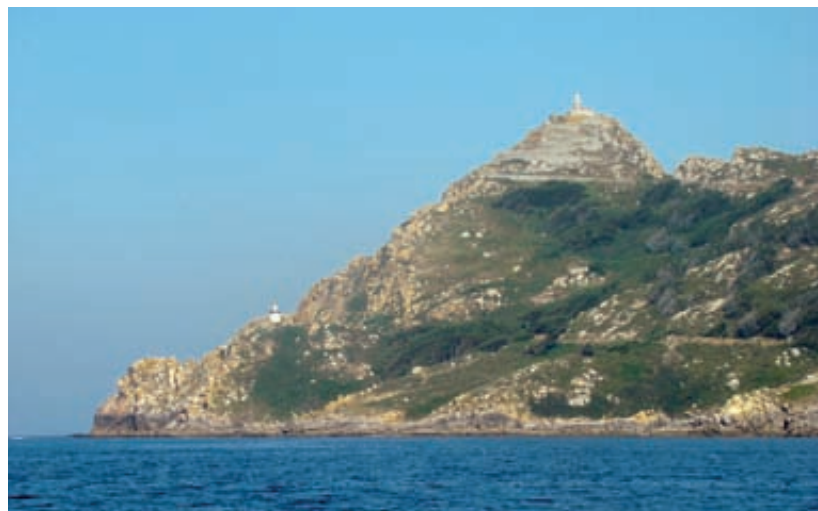
También en la Isla del Faro y muy próxima a la de Viños nos encontramos con la playa de Nosa Señora, también conocida como la playa del Chuco, quizá la más protegida de las Islas, ya que es la más orientada al sur de todas ellas.

En la Isla Norte existen otras dos playas, siendo la más destacable la de Figueiras, también conocida como la playa de los alemanes, playa nudista, cerrada al fondeo. Algo más al norte nos encontramos con una pequeña playa en la cala da Cantareira, algo lejana y de menos interés.

Ya en la Isla Sur, tenemos la playa de San Martiño, partida en dos en las mareas altas. Tras la playa de Rodas, se trata de la mejor playa de las Islas, con un importante complejo dunar en su espalda. Esta playa solo es abordable desde embarcaciones privadas, ya que no existe transporte público a la Isla Sur.

Paseos y miradores

En la Isla Sur, disponemos de un paseo bellissimo, desde las ruinas de la vieja fábrica, en un extremo de la playa de San Mariño, hasta la punta Cancela, donde existen los restos de un molino y dos miradores (uno alto y otro bajo) sobre la entrada sur de la Ría y todo el Miñor. El paseo, prácticamente plano, salvo una pequeña loma, cruza la Isla por el centro de la misma, a través de un camino estrechísimo entre una abundante vegetación, donde se encuentran algunos restos de construcciones levantados



Faros de Cíes (arriba) y "da Porta" (abajo)



Playa de Rodas y lago, desde el cementerio

por sus antiguos pobladores. También en esta Isla, y desde el nuevo muelle de Punta Xesteira, existe otro paseo hasta el faro de Cabo de Bicos, con unas vistas extraordinarias, de difícil acceso, debido a la abundante presencia de gaviotas y su constante agresividad, sobre todo en época de desove o de cría.

En la Isla Norte nos encontramos con tres paseos importantes, todos ellos con inicio desde el propio muelle de Rodas en dirección norte: el primer desvío, de una ruta bien definida, nos conduce al "Alto del Príncipe", el lugar, junto con Monte Faro, de mejores vistas de las islas, ya que tanto las posteriores hacia los acantilados frente a mar abierto, como las que apuntan a la visión sobre el lago y la playa de Rodas, son extraordinarios, con la ventaja de que pueden disfrutarse cómodamente sentados sobre una roca natural en la cima de un acantilado,

rodeado de un paisaje inigualable. Siguiendo camino hacia el norte, éste nos conduce a un punto con dos alternativas, la de Monte Agudo, interesante por su altura, aunque incómodo por las mismas razones apuntadas en relación a la visita a Cabo Bicos, por la colonia de gaviotas allí existente, y la otra alternativa de bajada al faro do Peito y su observatorio de aves acuáticas.

En la Isla del Faro o del Medio, y tras circunvalar el lago a través del desafortunado puente de piedra y hormigón construido en la cara que da al Atlántico, hacemos camino hacia otras tres opciones claramente definidas. Por un lado hacia el Faro que da nombre a la Isla, o bien hacia el muelle de Carracido y su prolongación hacia el Faro da Porta. Subiendo hacia el monte, nos desviamos hacia el mirador de la "Pedra da Campá", desde donde existe una



Faro de Cíes



Subida al Faro de Cíes

estupenda perspectiva sobre los acantilados posteriores, así como unas rocas en las que el viento ha dibujado curiosas formas. Si seguimos subiendo, llegamos, tras zigzaguear en una pista de extraordinaria belleza, a la cumbre de la Isla del Medio, el Monte Faro, donde se emplaza el Faro que perfila la Isla y que como soporte a la navegación ha ayudado a lo largo de los años a todos aquellos que se acercaban a estas Islas. Su altura es de 175 metros sobre el nivel del mar, y aunque no es la cumbre más alta de las Islas, ya que el "Alto de Cíes", en la Isla Norte, tiene 197 metros, y el de "Monteagudo" 182, es junto al "Monte Pereira" en la Isla Sur, de la misma altura que el Faro, una de las puntas más significativas del perfil de estas Islas. Las vistas, de 360°, son de lo más bello que puede contemplarse en Galicia. De bajada, y a medio camino nos encontra-

mos con otra senda menor que nos lleva directamente al muelle de Carracido, desde donde caminar hasta el Faro da Portan en el estrecho que separa a esta Isla de la del Sur, advirtiendo del peligro ya descrito, con relación a las gaviotas, en épocas de desove y de cría.

Evidentemente, y fuera de caminos, resulta también de interés, para los más osados, la visita a los montes Galeira y Pereira en la Isla Sur, así como a la cumbre de las Islas, el Alto de Cíes en la parte más al norte de las Islas. Lo de los ataques de las gaviotas, va en serio.

Flora

Como ya se ha expuesto, en las islas no existía arbolado hasta hace unos 60 años en que fueron repobladas con pinos y sobre todo con eucaliptos (alrededor de 100.000 árboles), que hoy se cuestionan y que incluso se ha estudiado

su paulatina deforestación con posible sustitución por ejemplares autóctonos de Galicia. Entre la pequeña vegetación, abunda la de origen dunar, el helecho, la camariña, la armeria (herba de namorar), el llamado perejil de mar, el tojo, etc.

Fauna

Sin lugar a dudas, la reina de las Islas es la sedentaria Gaviota Argenta Patiamarilla (*Larus argentatus*), la mayor colonia de esta especie a nivel mundial, con miles de ejemplares que se reproducen sin el menor riesgo, anidando en cualquier lado, incluso en los bordes de los caminos, aunque preferentemente en las cumbres o laderas de los acantilados, considerando además la cercanía de Vigo y poblaciones limítrofes a la Ría de donde se alimentan prioritariamente. Otra ave muy abundante es el Cormorán Moñudo, con una de las mayores colonias en toda Europa, con nidos en las llamadas "furnas" o cuevas en los acantilados bajos de las Islas. También existen Araos (el pingüino gallego), aunque abundante en otros tiempos, actualmente casi testimonial. Contamos también con aves rapaces, como azores, halcones, etc. Suelen ser también visibles las palomas, garzas y otras muchas especies que sería prolijo enumerar.

En cuanto a la fauna terrestre, cumple señalar la presencia de conejos, erizos, ratones, murciélagos, reptiles, con la presencia del lagarto ocelado, culebras, etc.

Si nos centramos en los animales marinos, aquí la relación puede ser inabarcable, desde todo tipo de marisco, pasando por la ya superpoblación de múgeles, lubinas, sargos, maragotas, congrios, lenguados, rodaballos, rayas, hasta meros, delfines, peces espada o tiburones (no peligrosos). La relación es enorme.

| Navegación

Ésta es una de las mayores atracciones de las Islas.

Muelles

Comenzaremos por citar y describir los distintos embarcaderos existentes



Punta do Cabalo

actualmente en las Islas, adonde llegan y atracan las principales embarcaciones de las distintas compañías que en temporada de verano hasta allí se desplazan.

En la Isla Norte se encuentra el principal de ellos, el llamado "Muelle de Rodas", recién ampliado y reformado, justo donde se encuentra el llamado "restaurante", en una punta de la mejor playa de las islas, la considerada por un diario londinense como la mejor playa del mundo, la playa de Rodas, todo ello en una especie de tarjeta de presentación para el turista de lo más contradictorio, una playa paradisíaca y un edificio lamentable.

Ya en la Isla del Faro, nos encontramos con el muelle de Carracido, durante un tiempo habilitado también para el desembarco de turistas, pero a día de hoy de exclusivo uso para el mantenimiento de las islas.

En la Isla Sur y de reciente reforma, aunque para el único uso de mantenimiento del faro de Cabo de Bicos, el muelle de Punta Xesteira, debiendo

citar el que en esta isla existen todavía los restos, en la playa, del único muelle que había y que daba servicio a la fábrica de salazón de pescado cuyos restos aún se conservan, aunque el muelle está totalmente caído e inhabilitado.

Siendo esto así, y considerando que el único muelle habilitado para el gran público es el de Rodas, en la Isla Norte, es ése el punto de llegada para cualquier turista que visite las Islas, si no dispone de embarcación propia. En el caso de viajar en embarcaciones particulares, éstas deberán contar con permiso anual de navegación por las Islas Atlánticas, así como de otro permiso diario, para fondear, so pena de incurrir en unas multas extraordinarias, y de hacerlo únicamente frente a las playas de Rodas, Nosa Señora (Chuco) o San Martiño (Isla Sur), siempre más allá de las marcas amarillas que delimitan la distancia de respeto a la playa, utilizando para bajar a las islas las embarcaciones auxiliares, que deberán acercarse entrando únicamente por las canales habilitadas al efecto.

Faros

En cuanto a los faros existentes, hemos de citar en la Isla Norte el Faro do Peito o de Monteagudo, un faro bajo, orientado hacia el interior de la Ría, con dominio de la salida norte. Ya en la Isla del Medio o Isla del Faro, nos encontramos con dos faros, el principal que da nombre a la Isla, situado en la cumbre del Monte Faro, a 175 metros de altitud, enfocado al Atlántico, con el inconveniente de no ser visible con nieblas bajas, pero de gran utilidad en su momento para la navegación, y el Faro da Porta, un faro bajo construído frente al Freu da Porta, el estrecho que le separa de la Isla Sur, construído para paliar el defecto anteriormente indicado para el faro anterior. Finalmente en la Isla Sur, y orientado al interior de la Ría, con dominio de la entrada Sur, nos encontramos con el Faro de Cabo Bicos, un faro alto, de acceso mejorado recientemente con la construcción del ya mencionado muelle. Debemos citar aquí también, la existencia de un faro bajo en el vecino islote Boeiro, Agoeiro o la llamada Agoeira, al suroeste de la Isla de San Martín o del Sur.

Navegación

En cuanto a la navegación propiamente dicha, por los alrededores de las Islas, hay que hacer dos claras distinciones: la vertiente atlántica y la interna cara al interior de la Ría.

Si comenzamos por describir la vertiente atlántica, hemos de señalar varias cosas: el estado de la mar, por regla general bastante alterado, nada tiene que



TALLERES Y MONTAJES MOREIRA, S.L.

Telfs. 986 21 37 25 - 986 23 23 25 - Fax 986 23 29 62

Apartado de correos 2096 - VIGO

Muelle de reparaciones de Bouzas - Parcela nº 10

36208 - BOUZAS (VIGO)

ver con las aguas internas de la vertiente este, frente a la Ría. Por otro lado, en la costa oeste o atlántica, no existe refugio alguno, ni de puerto, ni de playa, siendo todas sus costas escarpadas, con rompientes y de muy difícil acceso, por lo que no es muy recomendable su navegación, tanto para pequeñas embarcaciones, como para las de un solo motor, ya que, generalmente, el empuje del mar suele ser en dirección a los acantilados (NW), salvo en aquellos contadísimos días de mar totalmente en calma, que los hay, y resultan de una extraordinaria belleza para una navegación cercana a los acantilados. Como último apunte a esta vertiente de la costa, señalar el peligro de Punta Caballo, la punta más al Norte de la Isla, donde es necesario salvar ciertos bajos, así como la parte sur de la Isla de San Martín, entre ésta y la Agoeira, lugar donde también existen ciertos bajos, procurando, en caso de entrar por el Freu de la Porta, hacerlo no demasiado cerca de Punta Galeira o Pau da Bandeira, ni de la vertical de Monte Faro.

Si nos centramos en la navegación interior, nada hemos de temer en la Isla Sur, donde podemos navegar cerquísima de la costa sin el menor peligro. Ya en la Isla del Faro y en el tramo que va desde el Freu hasta Rodas, conviene tener en cuenta el no acercarse demasiado al islote de Viños, haciendo el estrecho entre Viños y la Punta das Vellas, lo más cercano a la isla grande. En cuanto a la playa de Rodas, el único obstáculo señalable fue ya balizado en su día en las proximidades del muelle. Entre el muelle de Rodas y la Punta do Cabalo, en la Isla Norte, el asunto ya se complica un poco más, ya que a parte de que el mar suele alterarse, la Pedra Cantareira y las restingas que se sitúan perpendiculares a la costa (lugar del naufragio del barco Polycomander), aconsejan no acercarse demasiado al litoral, al menos en esa zona.

Naufraios

De la amplia lista de naufragios en la zona, cabe señalar tres épocas muy diferenciadas sobre el particular: la pri-

mera, la que va desde los inicios hasta la aparición de los faros y cartas más o menos fiables de navegación, momentos en los que la lista puede ser interminable. La segunda, desde entonces hasta el desarrollo de los instrumentos de navegación más modernos (radar, GPS, pilotos automáticos, sondas, etc.), con también un importante número de desgracias, sobre todo para pequeñas embarcaciones pesqueras. La tercera, desde entonces hasta la actualidad, donde, afortunadamente, muy poco hay que señalar.

De la primera época señalada, cabe



Faro do Peito

destacar por su repercusión mediática, a la par que un sinfín de todo tipo de embarcaciones, al "Santo Cristo de Maracaibo", el barco más buscado en nuestras costas, resultado del apresamiento por parte de los ingleses del galeón español, al parecer cargado de tesoros, perdido cuando era remolcado como botín, como resultado de la Batalla de Rande en 1702, en la boca sur de la Ría. De la segunda época y sobre todo por su significación, cabe señalar el naufragio del pesquero de Moaña, "Ave de Mar" (1956), con el fallecimiento de todos sus tripulantes (26) a la altura de Punta Galeira o Pau da Bandeira, en el extremo norte de la Isla Sur, lugar en el que una cruz (de mala muerte) nos recuerda el accidente. También por aquel entonces (1947), un gran vapor mercante con bandera inglesa, el "Samwater", se perdía frente a la Punta do Cabalo en la Isla Norte.

Ya más cercano a nosotros (1970), y a caballo entre la segunda época señala-

da y la actual, nos encontramos con el principal naufragio acaecido en las islas, el del petrolero noruego "Polycomander", de cerca de 30.000 toneladas de desplazamiento y 246 metros de eslora, con un transporte de 5.000 toneladas de crudo, encallado en las restingas entre la playa de Figueiras y la piedra Cantareira, ocasionando una marea negra en la Ría, con amplia repercusión en la misma a lo largo de varios años. Un accidente, como casi todos, debido a un error humano, esta vez imperdonable, a la salida de la Ría en dirección norte, sin mar, sin niebla y sin problema de ningún tipo.

Actualmente, afortunadamente, la enseña de nuestra Ría, las Islas Cíes, el escudo sin el cual el Puerto de Vigo no habría llegado a ser unos de los más protegidos del mundo, han dejado de ser noticia por sus naufragios.

| Gastronomía

Este apartado, que en sucesivas entregas y para otros puntos del litoral habrá de tener una importancia capital en cuanto al potencial turístico de la Ría, aquí brilla absolutamente por su ausencia, ya que las posibilidades que ofrecen sus aguas para estos menesteres, se encuentran no solo limitadas por las distintas prohibiciones hacia la pesca por su condición de reserva natural sino, sobre todo, por la falta de implantación de algún restaurante que verdaderamente hiciera honor a tal nombre, ya que la oferta culinaria en las islas, tanto en la Norte como en la del Faro, deja bastante que desear, de ahí que no recomendemos ni citemos nada sobre el particular.

Fundación Puerto de Vigo

Al servicio de la Comunidad Portuaria



De izquierda a derecha: Ventura Pérez Mariño, presidente de la Fundación Mayo Rey; Corina Porro, presidenta de la Fundación Puerto de Vigo y Julio Fernández Gayoso, presidente de Caixanova durante la presentación del espectáculo infantil Cantajuego

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Vigo, Corina Porro, firmaba el pasado 16 de abril la escritura de la Fundación Puerto de Vigo, refrendando, de esta manera, el inicio de una nueva etapa para el Puerto y la ciudad.

Nació así la Fundación Puerto de Vigo. Un instrumento al servicio de la Comunidad Portuaria que se convierte en un núcleo de formación, investigación y cooperación en criterios de excelencia.

Cooperación, formación e investigación

Entre sus objetivos destaca el de fomentar la cooperación entre asociaciones, empresas e instituciones del ámbito portuario; impulsar la formación y la investigación en colaboración con las Universidades mediante programas, seminarios o cátedras; e introducir en el ámbito empresarial portuario subvenciones europeas a proyectos de I+D+i, entre otros.

Otro de los objetivos de esta Fundación es el de fomentar el empleo a través de la gestión de la formación en cola-

La Fundación Puerto de Vigo es un instrumento al servicio de la Comunidad Portuaria que se convierte en un núcleo de formación, investigación y cooperación en criterios de excelencia

boración con las empresas portuarias; acercar el puerto a la ciudad a través de actividades socioculturales; apoyar e impulsar el turismo con programas para los cruceristas; mejorar la visión que el ciudadano tiene del Puerto; y crear sinergias con otras instituciones que permitan el crecimiento del Puerto y de la ciudad.

En cuanto a los aspectos técnicos, la Fundación participará en el desarrollo de proyectos financiados por fondos comunitarios que sean de interés para el objeto de negocio de cada empresa, en la gestión de la formación continua de sus trabajadores sin costes adicionales, y estará presente en congresos,

jornadas, actos y en todos aquellos eventos que lleve a cabo.

Para ello, la Fundación consta de tres áreas de trabajo: área social y cultural, área de proyectos, y área de formación e investigación. El área social y cultural será la encargada de establecer estrategias y actividades para cumplir los fines fundacionales de acercamiento del Puerto a la ciudad. El área de proyectos se encargará de la búsqueda, gestión y ejecución de proyectos susceptibles de subvención, principalmente con fondos de la UE o en colaboración con diferentes colectivos e instituciones. Por su parte, el área de formación e investigación se fija como objetivo la gestión de la formación en colaboración con las empresas del ámbito portuario y afines a las necesidades del sector, así como la publicación de aquellos trabajos de investigación que sean de interés a los fines fundacionales, entre las múltiples iniciativas que ha llevado a cabo la Fundación, hay que destacar:

| Cantajuego

El Instituto Ferial de Vigo (Ifevi) acogerá el próximo 11 de diciembre el espectáculo infantil 'Cantajuego' del Grupo EnCanto, un concierto benéfico cuya recaudación se destinará a diferentes ONG.

Bajo el lema "una historia navideña", la Presidenta de la Fundación Puerto de Vigo, Corina Porro, destacó que este espectáculo "abarrotará" los lugares en los que se celebra y que tiene "un fin social", ya que todo lo recaudado con las entradas se destinará a las asociaciones 'Mil Futuros', de Caixanova y a la ONG Mayo Rey.

En esta ocasión, 'Cantajuego' llevará al Ifevi una historia típicamente navideña, un espectáculo organizado por la Fundación Puerto de Vigo en colaboración con el Xacobeo y Caixanova.

Los fondos recaudados se destinarán a construir pozos de barrena en Camerún.

La modificación de la Ley Portuaria por la Ley 33/2010, de 5 de agosto

Juan José Vázquez Seijas

ABOGADO DEL ESTADO

El pasado 7 de agosto, el Boletín Oficial del Estado publicó el texto de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general.

La regulación de los puertos estatales obra en dos normas básicas. De un lado, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. De otro, la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general. La Ley 33/2010 incide, modificándolas, sobre ambas normas. Por ello, su denominación no es del todo correcta.

La nueva Ley no altera el modelo de gestión portuaria, basado en la administración descentralizada de cada puerto por un organismo específico (la Autoridad Portuaria) con vocación de autofinanciarse mediante sumas (con naturaleza de tasas) percibidas de terceros por la cesión de dependencias portuarias, la autorización del desarrollo de actividades o la prestación de servicios. Al contrario, aumenta la autonomía financiera de tales entidades, a las que permite modular la cuantía de las tasas mediante coeficientes correctores formulados en base a los criterios que recoge (sujetos a ulterior desarrollo reglamentario). Tales coeficientes deben ser propuestos por cada Autoridad Portuaria, luego incorporados (de obtener la aprobación de Puertos del Estado) al respectivo Plan de Empresa y, finalmente, fijados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos. Igualmente se permite a cada Autoridad Portuaria la



aplicación, dentro de ciertos límites, de su propia política de bonificaciones sobre tales tasas. Con todo ello se persigue aumentar la eficiencia del sistema portuario, fomentando (limitadamente) la competencia entre terminales.

Con similar propósito se acuerda, como medida de reducción de costes, y mediante la modificación de la Ley 27/1992, la minoración de los miembros de los Consejos de Administración, que pasan, como máximo, de 25 a 15 (16 en canarias y Baleares).

La nueva Ley incide en la liberalización de los servicios portuarios, suprimiendo la consideración como tales de los de depósito y transporte horizontal, que, en consecuencia, podrán ser prestados con arreglo al régimen de los llamados servicios comerciales. Se da, además, una nueva regulación al servicio portuario de recepción de desechos procedentes de buques, aproximando en mayor medida la legislación española a las Directivas comunitarias en la materia.

Desaparece con la nueva Ley el Plan de Utilización de los Espacios Portua-

Entre las novedades

más reseñables, se declara expresamente que la ejecución de obras de infraestructura portuaria dentro de la zona de servicio o la ampliación de los puertos no precisa su inclusión en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios ni en el Plan Especial

rios, que es sustituido por la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, con idéntica funcionalidad.

La norma añade un nuevo título, el V, a la Ley 48/2003, que agrupa ahora la regulación de la gestión de los trabajadores para la prestación del servicio de manipulación de mercancías, terminando con la dispersión normativa existente. Dicha normativa prevé que el personal



estibador esté, en todo caso, al servicio de sociedades anónimas denominadas Sociedad de Gestión de Estibadores Portuarios, SA, acabando así con la actual duplicidad entre Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba y Agrupaciones Portuarias de Interés Económico. Dicha figura es, además, de exclusiva participación privada, integrada por las empresas titulares de licencias de prestación del servicio portuario de manipulación, con una distribución accionarial proporcional

por el volumen de facturación.

Como ya se adelantó, la Ley 27/1992 resulta igualmente afectada por la nueva norma. Entre las novedades más reseñables, se declara expresamente que la ejecución de obras de infraestructura portuaria dentro de la zona de servicio o la ampliación de los puertos no precisa su inclusión en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios ni en el Plan Especial, siempre que se hallen incluidas en el correspondiente

Plan de Empresa y, cuando proceda, en el Plan Director de infraestructuras. Se exige, no obstante, dar audiencia a la autoridad autonómica competente en materia de ordenación del territorio.

En total, nada menos que 53 de las disposiciones de dicha ley sufren alteraciones por la nueva norma.

La Ley 33/2010 representa una modificación extensiva, pero no excesiva, de la legislación portuaria. Es decir, aunque son muy numerosas las normas afectadas, sus alteraciones no poseen, en general, alcance sustancial, dirigiéndose más bien a su mejora técnica o a incidir en líneas regulativas ya vigentes con la normativa anterior. Con dicha norma no nace, pues, un nuevo ordenamiento portuario. Sencillamente, se introducen mejoras aconsejadas por la experiencia o por el propósito de avanzar más decididamente en objetivos ya asumidos como propios por la regulación en vigor. El éxito de la reforma, pues, deberá medirse por su efectividad para la consecución de dichos fines.

CENTRO DE NEGOCIOS

EXPOSICIONES



FEIRAS

CONCERTOS

EVENTOS DEPORTIVOS

100.000 M² PARA A IMAXINACIÓN DAS EMPRESAS

CONGRESOS

Máis que nunca, o futuro das empresas é a súa IMAXINACIÓN:
novas ideas, novas fórmulas, novos negocios, novos mercados...

O Instituto Feiral de Vigo pon á disposición das empresas un espazo totalmente equipado e polivalente para deixar voar a imaxinación en todo tipo de eventos feirais, deportivos, musicals, congresos... tanto de carácter nacional como internacional. Salas de conferencias, zonas multimedia, salas de reunións, auditorio...

Por iso o IFEVI, moito máis que un recinto feiral, é un verdadeiro centro de negocios con todos os servizos para crecer, para desenvolver a súa IMAXINACIÓN. Bótea a voar.



La Bahía de Vigo

mucho más que un puerto de abrigo



Luis Lara Rubido
DIRECTOR PUERTO DE VIGO

La Bahía de Vigo constituye un excelente puerto natural, que presta servicio a la zona de Galicia más desarrollada industrialmente (zona Sur), extendiendo su área de influencia al Norte de Portugal y a la meseta castellana.

Por su situación geográfica y por las características de su zona de influen-

cia, está fuertemente ligado, mediante líneas regulares feeder, con los puertos de Algeciras, Valencia, Rotterdam, Nantes-St.Nazaire y Amberes aunque existen, además, un gran número de líneas regulares, de menor frecuencia, que enlazan nuestro puerto con, prácticamente, todos los continentes.

Y es que la importancia del Puerto de Vigo radica más en la calidad de su tráfico que en su cantidad, tal y como se pone de manifiesto al observar que en la composición del tráfico portuario existe un predominio claro (87,16%) de la mercancía manufacturada de alto valor (mercancía general), sobre la mercancía a granel (12,84 %).

Pero el Puerto de Vigo destaca, sobre todo, por la mercancía general diversa, donde merece especial atención el tráfi-

La importancia del Puerto de Vigo radica más en la calidad de su tráfico que en su cantidad. Existe un predominio claro (87,16%) de la mercancía manufacturada de alto valor (mercancía general), sobre la mercancía a granel (12,84 %)

co de automóviles (594.352 Tons.) que sitúa al Puerto de Vigo en el segundo puesto de España en este tipo de mercancía. Otras mercancías destacadas son la pesca congelada, con un total de 605.784 toneladas movidas en 2009; los



automóviles y sus piezas, con 703.784 toneladas; la pizarra, con 67.635 toneladas; la maquinaria y las piezas especiales, con 114.715 toneladas; la madera, con 193.422 toneladas; los metales, con 146.249 toneladas; la fruta, con 39.943 toneladas; y los materiales de construcción, con 74.144 toneladas.

Una parte importante de este tipo de tráfico, el 64,07%, estuvo containerizado, lo que hace más eficaz la operación portuaria de carga y descarga, siendo Vigo el único puerto de la región que efectúa este tipo de operaciones a través del sistema ro-ro, mediante el cual transitaban a través de los muelles del Puerto 903.535 toneladas de mercancía general.

La importancia internacional que ha adquirido el Puerto de Vigo, se debe a la gran actividad empresarial de sus armadores de pesca, exportadores, subastadores, fábricas de conservas, de harina de pescado y empresas frigoríficas, por lo que es conocido internacionalmente, desde hace muchos años, como uno de los principales puertos pesqueros del mundo. Su extensa red comercial se extiende por todo el territorio español. Diariamente, salen de El Berbés camiones de pescado con destino a prácticamente todas las provincias españolas, así como a otros países como Italia, Portugal o Francia.

Además, y debido a lo limitado de los caladeros en mares cercanos a nuestro Puerto, los empresarios vigueses iniciaron hace décadas la pesca de gran altura en mares lejanos, para lo cual tuvieron que construir flotas de

pesqueros congeladores.

Así, el total de pesca fresca, salada y congelada manipulada en el año 2009 fue de 697.259 toneladas, lo que mantiene a Vigo como el Primer Puerto del Mundo en tráfico de pescado para consumo humano.

La importancia de la pesca fresca en este Puerto hace que a las importantes obras realizadas en los últimos años, haya que añadir la finalización, en 2009, de las obras del proyecto "Saneamiento integral del Puerto Pesquero", que

El total de pesca fresca, salada y congelada manipulada en el año 2009 fue de 697.259 toneladas, lo que mantiene a Vigo como el Primer Puerto del Mundo en tráfico de pescado para consumo humano

se han complementado con otros trabajos de pavimentación, urbanización y modernización de instalaciones en diversos muelles y zonas del Puerto, entre las que destacan las obras de "Acondicionamiento de superficie en el cargadero de mineral".

Asimismo, en el año 2009 se finalizaron las obras de movimiento de tierras (2ª Fase) para la construcción de la Plataforma Logística de Salvaterra-As Neves, cuyo proyecto asciende a 29,6 millones de euros. También se dieron por concluidas las obras del Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) en el muelle del Arenal para agilizar los controles sanitarios de mercancías que entran en la Unión Europea, y se iniciaron las obras de "Mejora de la operatividad de los muelles comerciales (1ª Fase)" por un importe de 46,6 millones de euros y las de "Almacenamiento de coches en altura en la Terminal de Transbordadores" por 21 millones de euros.

Gracias a todo ello, y debido a las excelentes condiciones naturales que tiene la Bahía de Vigo para el acceso y abrigo de la navegación, así como por sus infraestructuras y por su posición geográfica en el camino de las grandes rutas comerciales entre América y Europa, el Puerto de Vigo reúne los requisitos suficientes para atender sus actuales tráficos y para aumentar su zona de influencia, tanto terrestre como marítima, siendo pieza clave en el transporte marítimo de corta distancia y en las autopistas del mar.



Puerto de Vigo

El Puerto de Vigo bate el récord nacional en el tráfico de piezas para parques eólicos

El Puerto de Vigo batió un record histórico en el mes de agosto en el tráfico de piezas para instalaciones eólicas. En total, se embarcaron 386 secciones, maquinaria y componentes para aerogeneradores, con un peso total que

internacional de este sector ha obligado a revisar y ajustar drásticamente sus costes y entre ellos uno de los más importantes es el logístico. Esta circunstancia ha beneficiado al Puerto de Vigo, ya que, gracias a la experiencia de más de 40 años en la manipulación de cargas pesadas, los servicios de explotación con los operadores logísticos de nuestro Puerto han realizado un continuo



superó las 8.158 toneladas y ya están cerrados el mismo número de contratos de embarque para este mes.

La demanda de estos componentes se ha incrementado de forma considerable fuera de España. Países como Brasil, Uruguay, Rumanía o Bulgaria, fueron los principales destinos de este tipo de tráfico, junto a nuevas incorporaciones como Inglaterra o países del este de Europa.

La dura competencia en el mercado

trabajo de coordinación y desarrollo de procedimientos, métodos e implementación de maquinaria y útiles especiales con el consiguiente incremento de productividad y ahorro de costes.

Nuestras empresas estibadoras han conseguido optimizar también los coeficientes de estiba a bordo, implementando nuevos sistemas de trincaje que han permitido notables ahorros en los gastos del transporte marítimo a nuestros clientes.

Así, además de exportar la mayoría de la producción de las plantas de componentes gallegas, plantas que mantienen más de 2.000 puestos de trabajo, captamos también las exportaciones de otras comunidades como Navarra, La Rioja, Castilla León, e incluso proyectos de Portugal.

El trasbordo de más de un centenar de vehículos de Renault dan el pistoletazo de salida a nuevos tráficos en Vigo

El Puerto de Vigo inició el pasado mes de septiembre, con el desembarco de los primeros 105 coches de Renault por parte del buque UECC "Baltic Breeze". Una cantidad que podría



verse incrementada en el futuro llegando a alcanzar las 16.000 unidades al año. La operativa se llevó a cabo en la rampa número SEIS de la terminal de transbordadores de Bouzas.

La partida de vehículos desembarcados procede del puerto turco de Derince y permaneció en la dársena viguesa hasta el momento en el que volvió a ser embarcada en otro buque de la misma naviera, el "Autobaltic", con rumbo a la terminal francesa de Nantes-Saint Nazaire.

Este nuevo tráfico supone la apertura de una ruta, cuanto menos, interesante, no sólo para vehículos nuevos, sino también para otras mercancías, que alimentarán y generarán nuevas sinergias de cara a la puesta en marcha de la Autopista del Mar.

Para Renault, el de Vigo es un Puerto importante en su línea de distribución de vehículos y componentes hacia el Centro y el Norte de Europa. En este sentido, la Autopista del Mar de Vigo y las nuevas infraestructuras recientemente construidas en su terminal ro-ro, tendrán un gran protagonismo.

Maersk amplía la línea regular entre Vigo y Algeciras

La naviera Maersk Line acaba de reforzar la línea regular entre Vigo y Algeciras, ampliándola hacia Canarias, Marruecos y Bilbao, lo que supone una buena noticia para aquellas empresas gallegas que deseen exportar o importar sus mercancías hacia estos destinos.

El servicio que hasta ahora mantenía la naviera con Vigo se reducía a la conexión con el Puerto de Algeciras, desde donde traía a Vigo los contenedores cargados, mayoritariamente, con pescado congelado,



La frecuencia de este servicio continuará siendo semanal y será atendida por los buques "Balkan", "Alexander Maersk" y "Medontario" que se alternan en una ruta que, partiendo de Algeciras, se dirige a Vigo, Bilbao, de nuevo Algeciras, Tenerife, Las Palmas, Agadir (Marruecos) y fin de la rotación en la base andaluza, donde comienza una nueva con idéntico recorrido.

Además, Maersk continúa manteniendo unido Vigo con Walvis Bay (Namibia), dentro de una de las escasas rutas oceánicas de cargas contenerizadas existentes ahora en el puerto vigués, que se complementan con las que mantienen MOL Shipping y MAC,S Shipping, ambas con puertos de África del Sur, y CGM CMA Lines con Puertos de Antillas y Brasil.

Mientras, la naviera italiana Grimaldi Lines intenta consolidar su presencia en Vigo dentro de su servicio

entre el Norte de Europa y Sudamérica. Esta ruta, sobre todo exportadora, tiene por objetivo la captación de las exportaciones de Citroën hacia el mercado sudamericano, según contrato que acaba de firmar el operador italiano con la firma viguesa. Con tal motivo, el pasado sábado arribó a la terminal de Bouzas el roll-on mixto "Repubblica Argentina", de 208 metros de eslora, para embarcar 450 vehículos fabricados en Vigo. A esta escala seguirá la que tiene anunciada para el 2 de noviembre la unidad gemela "Repubblica de Brasile". La intención de Grimaldi en España es embarcar en Vigo en 2011 unos 5.000 vehículos destinados al mercado sudamericano.

El Puerto de Vigo sube cinco puntos en el ranking general de Autoridades Portuarias Españolas

El Puerto de Vigo creció, por quinto mes consecutivo, subiendo cinco puntos en el ranking general de Autoridades Portuarias españolas.

Según esta clasificación de Puertos del Estado, el organismo que dirige

Corina Porro ha pasado del puesto 22 al 17 al finalizar el pasado mes de agosto.

Vigo supera así a sus principales rivales: Sevilla, Pasajes y Cádiz, gracias a un aumento acumulado hasta el octavo mes del año de un 9,7%.

Los principales incrementos se notaron en el conjunto de los movimientos, con un 9,7% sobre el mismo mes del año anterior, en comparación con un 3,02% de aumento en el conjunto de la red portuaria.

El principal repunte se ha registrado en el segmento de mercancías en contenedores en tránsito, con un 36% más sobre el mismo mes de 2009.

Asimismo, en el tráfico de coches, se ha experimentado un aumento del 10,4%, mientras que en el promedio nacional fue del 4%.

Estos excelentes datos demuestran, una vez más, el esfuerzo que ha hecho el organismo que preside Corina Porro con el Plan de Recuperación de Tráficos, que ha conseguido, no sólo detener la caída, sino situarse en un momento de repunte en el que la terminal viguesa empieza a tener cifras positivas.



Internacional

China lidera las ventas de pesca congelada a España y crece un 53% en sólo seis meses

China lidera en la actualidad las ventas de productos del mar congelados a España y, en buena medida, tales importaciones entran al mercado nacional y al comunitario a través de la provincia de Pontevedra, la principal importadora de pesca congelada de España.

La escasez de materia prima, espe-



cialmente de especies como la pota o el calamar, por el brusco descenso de capturas en algunos caladeros tradicionales, como Argentina o Perú, ha hecho que los importadores españoles busquen en el gigante asiático las existencias que demandan tanto el propio mercado español y comunitario con la industria transformadora.

Esas circunstancias se traducen en un aumento del 53% del volumen de las ventas de pesca congelada de China a España entre enero y junio de este año con respecto al mismo periodo del año anterior. Así, de las 30.303 toneladas vendidas por China a España durante el primer semestre del año anterior se ha pasado en el actual a 46.436 toneladas, lo que se traduce en unas compras hasta junio por valor de casi 120 millones de euros, frente a los algo más de 80 registrados entre enero y junio de 2009.

En la lista de los principales países suministradores de productos pesqueros congelados a España, detrás de China, aparecen Vietnam, pese a que

globalmente este país asiático redujo un 2% sus ventas a España en el primer semestre de este año en relación al del año anterior. Detrás, se sitúan Malvinas, cuyas ventas a España subieron un 34% en volumen, Marruecos (-5%) y Argentina (-28%).

España y Portugal firmarán el acuerdo de pesca recíproco entre Madeira y Canarias

El Consejo de Ministros ha autorizado la firma y la aplicación provisional del Acuerdo de Pesca entre el Reino de España y la República Portuguesa para el ejercicio de la actividad de la flota pesquera artesanal de Canarias y Madeira, cuya firma se prevé durante la próxima Cumbre hispano-portuguesa.

El Acuerdo establece las condiciones para el ejercicio de la actividad de pesca en aguas jurisdiccionales de Portugal y España, sujetas a los regímenes específicos de acceso para las Regiones Ultraperiféricas de Canarias y de Madeira para embarcaciones de las flotas artesanales matriculadas con puerto base en los puertos de la Región Autónoma de Madeira, y de la comunidad autónoma de Canarias más allá de las doce millas náuticas, de conformidad con el Derecho del Mar vigente y la reglamentación comunitaria en vigor.

Asimismo, se establece un intercambio equitativo de las posibilidades de pesca en aguas insulares de Portugal y de España para los buques de pesca de túnidos, que se establecerá sobre una lista base de 38 buques de cada país y en las condiciones previstas en el Acuerdo. España y Portugal procederán anualmente al intercambio de las listas nominativas de los buques autorizados a ejercer su actividad en las áreas objeto del presente Acuerdo.

Las capturas efectuadas por los buques autorizados que se produzcan en

las áreas bajo jurisdicción de un país deberán ser comunicadas al otro al final de cada trimestre. El Acuerdo será de aplicación en el periodo comprendido entre el 1 de febrero y el 30 de noviembre de cada año. Estará en vigor hasta el 31 de diciembre de 2011 y se podrá prorrogar tácitamente por períodos anuales hasta 2013.

ICCAT señala el "claro incremento" del atún rojo

El Plan de Recuperación del atún rojo, que estableció la Organización Regional de Pesca de la Comisión Internacional para la Conservación del atún del Atlántico (ICCAT), puesto en marcha hace ya cuatro años, está dando resultados positivos, tal y como desprende el informe ejecutivo del Comité Científico de ICCAT, según informa la Asociación de Pesca, Comercio y Consumo Responsable de Atún Rojo



(APCCR), que ha tenido acceso a estos datos en su condición de observador oficial de ICCAT.

El texto, que servirá de base para la próxima reunión de la Comisión de este organismo, señala que los principales indicadores muestran un claro incremento del stock de atún rojo y del número de juveniles y grandes reproductores respecto a la última evaluación de 2008. Además, todos los escenarios analizados

dan como resultado que dicho stock continuará creciendo en los próximos años y que no existe la posibilidad de colapso de la pesquería.

Bruselas rechaza aumentar las cuotas de pesca en aguas profundas

La Comisión Europea ha presentado su propuesta sobre las posibilidades de pesca de las especies de aguas profundas en aguas comunitarias e internacionales del Atlántico nororiental para los años 2011 y 2012, con la que rechaza aumentar las cuotas en estos caladeros y aboga por mantener la mayoría de ellas e incluso reducir otras como la del granadero en aguas ibéricas.

Bruselas no plantea cambios con respecto a 2010 en los Totales Admisibles de Capturas (TACs) de especies como

puestas por el Ejecutivo comunitario figura rebajar un 15% la pesca de granadero en aguas ibéricas para 2011 y en un 14% el año siguiente. También pide un recorte del 9% para la maruca azul en aguas de Skagerrak y Kattegat en 2011 y de un 20% en 2012.

La comisaria de Pesca, Maria Damannaki, ha alertado a través de un comunicado de la "vulnerabilidad" de estas especies ante la actividad pesquera y de la falta de datos científicos sobre el estado de estos recursos. "Debemos garantizar que no pescamos más de lo que ya pescamos hoy hasta que no tengamos un mejor conocimiento de la situación biológica real", ha añadido.

La propuesta de Bruselas debe recibir aún el visto bueno de los 27, que podrán debatir el documento en el próximo consejo de ministros de Pes-



el reloj anaranjado (con un TAC cero), el besugo (entre 215 toneladas y 1136, según los caladeros), la brótola en aguas ibéricas y noroccidentales y el sable negro en aguas ibéricas (con 3.348).

En el documento, la Comisión advierte de su compromiso para eliminar progresivamente la pesca de tiburones de aguas profundas y reloj anaranjado hasta que haya "evidencias claras" sobre el nivel de "capturas no deseadas (o descartes) de estas especies de alto valor".

En cuanto a las reducciones pro-

cedidas de la UE que tuvo lugar, a finales de octubre, en Luxemburgo.

Ayuda española para siete millones de pescadores en Asia

La FAO ha puesto en marcha un Programa Regional de Pesquerías de Subsistencia que pretende mejorar el sustento y los medios de vida de los pescadores de los países afectados por el tsunami que en 2004 asoló las zonas costeras. Financiado en su integridad



por España –a través de la Agencia de Cooperación– con 19,5 millones de dólares americanos, su duración prevista es de cuatro años.

«Muchas poblaciones costeras quedaron destruidas. En algunos casos, como en Banda Ache (Indonesia), al tener que reconstruir todo desde la nada, se han logrado establecer procesos racionales, que han derivado en una situación actual mejor que la existente antes del tsunami. La flota más moderna y segura está también más adecuada a los recursos disponibles», explica desde Bangkok (Tailandia) José Parajuá, jefe del proyecto.

Ante tal situación, se puso en marcha este programa que busca «potenciar un desarrollo efectivo y sostenible en zonas costeras de Sri Lanka, Camboya, Vietnam, Filipinas, Indonesia y Timor Leste, desde el punto de vista medioambiental, pero sobre todo desde una perspectiva social y económica. Se trata, en definitiva, de mejorar y asegurar el sustento de siete millones de personas que potencialmente se verán beneficiadas», precisa.

Para ello, desde hace un año, tratan de «promover la gestión y ordenación de los recursos pesqueros, y establecer medidas para disminuir la vulnerabilidad de las poblaciones costeras a catástrofes naturales. Además, ayudamos a buscar medios de vida alternativos al sector pesquero, tratamos de reducir la dependencia que tienen estas comunidades a la pesca y creamos mecanismos para facilitar el acceso a créditos», afirma.

Seatrade Med ofreció nuevas oportunidades en el sector de cruceros y Vigo estuvo allí

La Feria Seatrade Med Cruise Convention, que se celebró del 30 de noviembre al 2 de diciembre en Cannes (Francia), ofreció nuevas oportunidades de negocio ante la rápida expansión del mercado de cruceros en el Mediterráneo.



Pero en marzo la Autoridad Portuaria de Vigo estuvo presente en la Seatrade Cruise Shipping Convention de Miami. El Puerto de Vigo participó con su propio stand en el pabellón de puertos españoles contando con la colaboración de la Xunta de Galicia a través del Plan Foexga de la Cámara de Comercio de Vigo, que organizó misión comercial para ayudar a empresas viguesas que visitaron la feria y

tuvieron su centro de operaciones en el stand portuario.

Esta cita, considerada la primera del mundo en turismo de cruceros, agrupó a más de 150 países, entre destinos y puertos, astilleros o proveedores de servicios para este tipo de tráfico marítimo, llegando a incrementar ligeramente la cifra de expositores, según anunciaron sus organizadores en las prestigiosas conferencias que se celebran paralelamente a la Feria, en las que las principales conclusiones fue la de que el mercado internacional de cruceros se mantiene estable a pesar de la crisis. De hecho, uno de los datos estrella de las citadas Jornadas ha sido el espectacular salto del mercado interior español de cruceristas, que se ha incrementado en un 26%, alcanzando un total de 627.000 pasajeros, frente a las tasas del 16% de Italia, 4% del Reino Unido o el 1,5% alemán, estadísticas de las que Vigo entrará a formar parte este año con los embarques masivos de viajeros que se iniciaron en Abril en la Terminal del Muelle de Trasatlánticos.

Sector naval

El sector naval, uno de los más afectados por la crisis, estará presente en Cannes por el presidente de los astilleros Fincantieri Cantieri Navali Italiani, Corrado Antonini, y por el presidente de STX Europe, Jacques Hardelay, que abordarán las perspectivas de futuro



de la construcción naval en Europa.

Seatrade Med Cruise Convention organizará además un grupo de trabajo en el que proveedores gastronómicos presentarán alimentos y bebidas a potenciales clientes, entre ellos SeaDream Yacht Club, V. Ships Leisure SAM, UTI Worldwide, Carnival UK, Fred Olsen Cruise Lines y Celebrity Cruises.

Exposición

Con respecto a la exhibición de servicios y productos, los astilleros STX Europa y Daewoo Shipbuilding además de proveedores técnicos como ADT FIRE & Security Italia, HMS, Mitel Cor-



poration y Desso B. V. expondrán sus últimas ofertas en la cita de Cannes.

También distintos destinos crucerísticos presentarán sus atractivos, como Dubai Cruise Terminal, Caribbean Village, el puerto de Halifax (Canadá), Cruise Canada New England, Cruise Indian Ocean Association, NYCruise, Puerto Costa Maya y el Ministerio de Cultura y Turismo de Indonesia.

Organizado en cooperación con el Club de Cruceros de la Riviera Francesa, la feria acogerá actividades promocionales centradas en esa región turística.



En el recuerdo: Estanislao Durán e Hijos, S.A.

Alberto Durán Núñez



El Puerto de Vigo es líder mundial en pesca fresca e importante en otro tipo de descargas y actividades. Además de todo eso, nuestro Puerto se sitúa hoy en día entre los 5 más importantes de España en visitas de cruceros y número de visitantes, una actividad de capital importancia para la ciudad. Esta notoriedad se debe, en gran parte, a una empresa viguesa por los cuatro costados, regida desde hace más de siglo y medio por una familia, los Durán, y con un protagonista que desgraciadamente ya no está entre nosotros, pero que ha sido el mejor embajador que ha tenido Vigo en su historia: Alberto Durán Núñez.

The Port of Vigo is a leading port in fresh catches and in many other types of unload and activities. Besides this, our Port is nowadays among the 5 major ports in Spain in cruise calls and visitors, a vital activity for the city. This importance is mainly due to one company, 100% based in and from Vigo, that has been managed for the last hundred and fifty years by the same family, the Durans, and by a person who has unfortunately passed away lately, but who has been the best ambassador Vigo has never had: Alberto Durán Núñez.

Para rendir un merecidísimo homenaje a su figura, y desde la humilde atalaya que nuestro primer número de "Viento en popa" representa, nos hemos sentado a recordar, desde la alegría, el optimismo y el ambiente de auténtico viguismo que Alberto emanaba, con su viuda M^a Carmen (Chata)

Hernández Eraso y su hija Elena Durán Hernández.

Pero, ¿quién era Alberto Durán y qué nos ha dejado? Empecemos por decir que Alberto, políticamente hablando, era, según criterios actuales, un personaje extraño, una especie a extinguir, un tipo raro que entendía la política como una activi-

dad de servicio, de lucha por la sociedad en la que vivía, por su ciudad, porque ésta tuviera un lugar en el mundo, fuera apreciada, respetada y, además, desde el conocimiento. Luchaba por ello por encima de ninguna otra consideración, en suma, un político peculiar, algo que si en política resulta extraño, en la vida real y como ser

humano, no solo es envidiable, sino que en el caso de Alberto era por encima de todo, natural.

Perito mercantil de formación, culto, afable, lector empedernido, Alberto era por encima de todo el mejor embajador, de hecho, que nuestra ciudad ha proporcionado en la defensa de sus intereses, un hombre que "vendía" Vigo, su Ría y su Puerto allá donde fuera, el Alcalde ideal que Vigo hubiera necesitado.

Concejal del Ayuntamiento, Diputado en Cortes y en el Parlamento Gallego, Vigués Distinguido, medalla de la Ciudad, cónsul de Noruega y Suecia, Insignia de Comendador de la Real Orden de la Estrella Polar, máxima distinción del gobierno sueco al cuerpo consular, Presidente de la Asociación Mundial de Consignatarios y Brokers, etc., ha sido el principal valedor, entre otros logros, de la consecución de los puentes transfronterizos del Miño, el reconocimiento del Puerto de Vigo en Europa, la consecución de la regata internacional de la Cutty Sark, máximo defensor de la implantación de IKEA en la ciudad, ocasión lamentablemente perdida, el único político vigués que, de verdad, salía a Europa a vender su ciudad por encima de otros intereses.

Alberto Durán Nuñez ha sido un hombre bueno, un extraordinario vigués, un ser ejemplar cuya prueba más evidente es observar a su mujer y su hija hablando de él, de su ilusión, de su entrega siempre desinteresada, de lo mucho que le han costado ciertas gestiones emprendidas con ilusión por la ciudad y por Galicia, tantas veces a costa de su bolsillo, por el único motivo de ser bueno para Vigo... un extraterrestre.



Mª Carmen Hernández Eraso

Nace el 17 de abril de 1940, en el nº 42 de la viguesa calle de Urzaiz. De abuelo inmigrante en la Argentina, que al regresar, en 1860, abre la consignataria en un local esquina entre Príncipe y Velázquez Moreno, vive los primeros 10 años de su vida en Pontevedra, donde habría de recibir una primera educación liberal para pasar, una vez trasladados de nuevo a Vigo, al extremo opuesto, cursando estudios en los Jesuitas, algo difícil de digerir para él, por lo que termina su bachillerato en el Colegio Lábor, del que siempre guardó un buen recuerdo.

En lo deportivo, juega al fútbol en el Peñasco, como lateral izquierdo, proclamándose varias veces campeón de Vigo.

A los 17 años se desplaza a Francia, donde vive la realidad europea de entonces y se relaciona con otros españoles y sudamericanos que viven como él, una Europa de nuevos mensajes, de nuevas perspectivas, haciéndose un liberal y europeo convencido. Desarrolla su afición a la lectura que el conocimiento de idiomas le abre de forma espectacular, devorando todo lo que se cruza a su paso. Con su equipaje de liberalismo sajón, tras su estancia en Inglaterra, se marcha a Madrid y se instala en el Colegio Mayor Nebrija, no precisamente demasiado liberal entonces, donde tiene la ocasión de comprobar que si el shock al salir de España fue grande, el de la vuelta aún lo fue más (año 1957). No se aclimató, volviendo de nuevo a

Vigo, convirtiéndose en perito y profesor mercantil, con premio y todo.

Con novia desde los 19 años, se casa a los 27 con la mujer de su vida, Chata Hernández Eraso, con la que tiene dos hijos, Alberto y Elena. Entremedias hace la milicia universitaria coincidiendo con Felipe González, saliendo como alférez del envite. De ahí de nuevo a Inglaterra donde pasa un año trabajando en compañías navieras y toma contacto por primera vez con la que habría de ser su representada por muchos años, la "Mala Real" (Royal Mail Lines), un prestigio. Finalmente en 1967, una vez casado, se asienta en el negocio familiar. Agentes del Lloyds, del cable y de grandes cruceros, establece importantes relaciones internacionales y se gana un considerable prestigio en el mundo anglosajón del que se empapó de su cultura y de su forma de proceder, mucho más tolerante y adelantada a nuestro tiempo de entonces.

Su dominio del inglés, su pasión por la vela, su vocación diplomática y un empuje sin límites, ayudado por Avelino San Luis, consiguió traer a Vigo la tan ansiada regata de la Cutty Sark, un lujo extraordinario para la ciudad, sobre todo en su primera edición, un éxito internacional sin precedentes para Vigo.

Empezó en política en 1976 con Antonio Ramilo y con José Luis Barreiro Rivas como primer secretario técnico, con un fondo común puesto por un grupo de amigos, como único patrimonio.

Posteriormente, e incluido en las listas al Congreso como nº 4 por Alianza Popular, se convierte en parlamentario a Cortes, cargo que ocupa durante ocho años y al que llegó con el más alto porcentaje de votación habido nunca en Vigo.

Tras su primera batalla política en el Ayuntamiento de Vigo, es nombrado concejal de "Puertos y Lonjas", consiguiendo, desde la oposición, grandes logros de gestión para la ciudad, siendo posteriormente nombrado concejal de turismo. De resultados de su actividad en pro de las soluciones al conflicto del "Polycommander", el buque noruego que embarrancó en las Islas Cíes causando una marea negra en la Ría, el gobierno noruego, tras un pase por vicecón-





sul, acaba nombrándole cónsul de Noruega, a lo que se suma el Gobierno sueco, haciéndole también cónsul de Suecia.

La pesca, las relaciones internacionales, la Unión Europea, los transportes, las actividades portuarias y el turismo eran sus campos de acción, donde era considerado en gran valía en Europa. Para Alberto Durán, el futuro debía labrarse cada día. Su mente abierta, su conocimiento del exterior y de nuestras posibilidades, su generosidad con Galicia y su rechazo a pensar en pequeño, no dudamos en que hoy le haría militar en quienes piensan que debemos unirnos, y que si queremos ser alguien, hemos de presentar al mundo una oferta portuaria conjunta Vigo-Marín-Villagarcía (Puerto Rías Bajas), especializada, unida y competitiva con el exterior, no entre nosotros, una oferta que ponga definitivamente a Galicia en el mapa, en este futuro que se nos avecina, de la necesidad de amparar a nuevos buques de grandes calados, una vez abierto el remodelado canal de Panamá, para los que nuestras rías, sobre todo la de Vigo, están mejor preparadas que nadie en Europa.

Hoy, la Terminal "Alberto Durán", en el Puerto de Vigo, recibe a todos los trasatlánticos que visitan la ciudad, una ciudad que, gracias a familias como los Durán, nunca ha dejado de ser puerto de recalada de los mejores buques de pasaje que surcan nuestros mares, ya desde la primera década del siglo XX, donde cada mes hacían escala en Vigo entre 60 y 80 trasatlánticos, siendo varios los consignatarios que han dado prestigio a la ciudad, como atestigua la lista de los presidentes de su asociación, creada en 1907 a instancias de Fernando Conde Domínguez, Isidoro Escalera y

Federico Barreras Massó, hoy llamada "Asociación de empresas consignatarias y estibadoras de buques de la provincia de Pontevedra" – www.acoespo.es, una lista que si de alcaldes se tratase, quizá Vigo tuviese hoy otro lugar en el mundo: Fernando Conde Domínguez (1907-1912), Estanislao Durán David (1912-1916), Federico Barreras Massó (1916-1920), Antonio Conde Domínguez (1920-1922), Alejandro Caballero (1923), Fernando Conde de Ponte (1933-1935), Gustavo Kruckemberg (1935), Estanislao Durán Gómez (1935), Casimiro Durán Gómez (1955-1961), Manuel González-Alegre Bálgora (1962-1972), Fernando Conde Motero-Ríos (1972-1988), Joaquín Arbones-Davila Mondina (1988-1990), Benjamín de Francisco Martínez (1998-2001) y Bonifacio Logares Güenaga (1990-1998 y desde 2001 hasta hoy), personajes clave, la mayoría de ellos, en la historia de la ciudad, convertida en 1912 (el año del hundimiento del Titánic) en el primer puerto de España en cifras de salida de emigrantes, siendo así que en 1930 recalcan en Vigo, 497 buques dedicados al transporte de pasajeros entre Europa y América. Ya en los años 50, buques emblemáticos para la ciudad eran familiares a todos los vigueses con nombres como Montserrat, Begoña, Antilles, Covadonga, Santa María, Veracruz, Arlanza, Cabo San Vicente, Cabo San Roque y tantos otros que casi a diario recalaban en nuestro Puerto, cimentando el crecimiento y la riqueza de la ciudad y que permanecen en nuestra memoria.

No olvidemos que la labor de un consignatario es la de convertirse en el ángel de la guarda del buque que recalca en nuestro puerto, proporcionándole todo lo que necesita, algo que en el caso de los cruceros abarca la casi totalidad de lo que suceder pudiera, no sólo al barco, sino sobre todo a su tripulación y su pasaje, quienes llegan a solicitar ayuda o a quejarse por las cosas más variopintas, como que un guía le ha pasado la gripe, que la comida del restaurante estaba fría, o que ese día no hacía sol, etc. "Problemas", todos ellos, que el consignatario debe resolver con la mejor disposición, sin entrar en la tentación de mandar al consignado a tomar... el camino de regreso.

De todas formas, cuando a los vigueses se les pregunta por un consignatario, por un embajador de Vigo, cuando vemos a tanto turista paseando la ciudad al bajar de un barco, surge siempre el recuerdo de un hombre y de un nombre: Alberto Durán.

Donde estés: Gracias.





Vigo, puente atlántico



José Manuel Fernández Alvariño
PRESIDENTE DE LA CEP

Antes de que hubiera ciudad, ya había Puerto. Anclada en el privilegiado entorno de la Ría, Vigo nació, creció y se ha convertido en el polo económico de su área de influencia, al abrigo del Puerto.

Desde sus inicios como muelle pesquero, a principios del siglo XIX, sin olvidar su impronta en las postales de la emigración a América, la fuerte atracción que ejerció en la población desde el interior de Galicia en los sesenta o su hegemonía en las descargas de pescado fresco y congelada a nivel mundial, Vigo ha sido, por encima de todo, Puerto. Hoy, en pleno siglo XXI, es incuestionable el potencial económico de la ciudad, fruto de la simbiosis de la actividad portuaria con la industria.

La situación geográfica y las características de la zona, entre las que destaca la gran superficie marina protegida de las inclemencias climáticas, proyecta a este gran puerto natural como una zona de expansión del tráfico única en toda la zona atlántica europea, al que hay que añadir su situación en el camino de las grandes rutas comerciales entre América y Europa.

Hace una década comenzó a planificarse la adaptación del Puerto de Vigo a las nuevas exigencias del transporte marítimo. Los nuevos buques transoceánicos exigían calados superiores a los existentes en los muelles vigueses. Sin embargo, una conjunción de trabas administrativas, judiciales y políticas truncaron esas ampliaciones. Se perdió el momento estratégico oportuno, al tiempo que se desperdició una gran inversión para la ciudad, para el Puerto, y para Galicia.

La programación urbanística del Puerto de Vigo, acumula un retraso de

más de diez años, al no haberse aplicado y consensuado a tiempo las diferentes normas legales al alcance de los gestores administrativos tanto del ente portuario, como las administraciones locales y autonómica, para hacer avanzar la terminal viguesa.

A pesar de los dos lustros de retraso en mejoras en sus infraestructuras, aprovechados por sus competidores para quitarle protagonismo, el empuje del Puerto de Vigo ha sido imparable, debido a la alta especialización en tráfico que arrastran muchas empresas de primer nivel vinculadas con Vigo y otras economías de escala. Lamentablemente, queda en el tintero el escozor de muchos empresarios afectados a quienes les gustaría depurar responsabilidades.

Durante ese tiempo perdido pueden, indudablemente, contabilizarse muchos millones de euros de pérdidas por tráfico desviados a otros puertos, porque, no cabe duda de que nuestros competidores no han estado dormidos durante este tiempo. Por no mencionar el impulso brutal que a otras radas se ha dado, con el objeto de asfixiar la influencia e importancia de Vigo. Somos partidarios de la complementariedad de los puertos gallegos. Todos podemos crecer mediante la especialización. Pero resulta sangrante que el crecimiento de otros puertos haya sido a costa de machacar a Vigo, cuando todos podríamos crecer.

Vigo tiene, gracias a sus ventajas estratégicas, el privilegio de ser cabeceira de la Autopista del Mar y, también, de ser uno de los candidatos a captar tráfico del Canal de Panamá tras su ampliación.

Pesca, industria automovilística y, más recientemente, el turismo, con un imparable aumento de cruceristas, han dado más vigor al Puerto de Vigo en los últimos años. El potencial de la industria automovilística en la provincia ha impulsado el tráfico de vehículos y conte-



nedores. La fortaleza del sector incluso aporta nuevas oportunidades, como es el caso de la candidatura de la Plataforma Logístico Industrial de Salvaterra-As Neves (PLISAN), a albergar una fábrica de baterías de litio, que construiría la multinacional nipona Mitsubishi.

Ésta y otras oportunidades dependen en gran medida del compromiso de los agentes económicos y sociales, pero sobre todo políticos, que será el que garantice el desarrollo del Puerto de Vigo y de toda su área de influencia, para consolidarse como primer foco económico de la Galicia global.

Los empresarios sabemos de la importancia de un funcionamiento fluido de la actividad portuaria, por lo que exigimos que se respete y promueva, por encima de cualquier tipo de interés, de modo que no vuelva a ponerse en entredicho su competitividad y la del tejido empresarial de su área de influencia.



La importancia de la pesca en el Puerto de Vigo



José R. Fuertes Gamundi
DIRECTOR GERENTE DE ARVI

En ocasiones es muy difícil trasladar a la opinión pública gallega, en particular a las ciudadanas y ciudadanos de Vigo, la importancia social y económica que representa la pesca en el Puerto. Y es difícil porque, a pesar de la Memoria Anual del Puerto, no hay un estudio que permita cuantificar claramente cuáles son el empleo y la riqueza que se mueven alrededor de las lonjas de pescado, de las concesiones hechas a las empresas armadoras, de los frigoríficos y almacenes, de los viveros, industrias auxiliares y, por supuesto, de los barcos, barcos y más barcos que todos podemos ver en los muelles del Puerto.

Por ello, con el patrocinio de la Autoridad Portuaria de Vigo, la Universidad está elaborando un informe que reflejará la realidad socioeconómica del sector pesquero en nuestra ciudad. Como Cooperativa de Armadores, podemos hacer un adelanto de este estudio, señalando lo que representamos en el Puerto.

En el seno de esta Cooperativa de Armadores, están integradas once asociaciones del sector extractivo y un Cluster en materia de investigación, desarrollo e innovación tecnológica; a saber:

- Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza (**Anamer**): engloba a los grandes buques arrastreros-congeladores de caladeros lejanos.
- Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (**Anavar**): reúne a la flota congeladora de tipo medio de pesquerías demersales diversas.
- Asociación Nacional de Armadores de Buques de Pesca de Bacalao (**Agarba**): agrupa a los buques ba-
- caladeros gallegos.
- Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura (**Anapa**): engloba a los buques palangreros congeladores de pez espada en caladeros lejanos.
- Asociación de Armadores de Buques de Pesca en el Gran Sol (**Anasol**): integra a la flota de fresco que faena en caladeros de Gran Sol (aguas comunitarias).
- Asociación Provincial de Armadores de Buques de Palangre y otras Artes de Pontevedra (**Arpoan**): aglutina a la flota de palangre de superficie que opera, principalmente, en el Atlántico Norte.
- Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca del Litoral Español y Sur Portugal de Pontevedra (**Arposur**): representa a los buques arrastreros al fresco que faenan en caladeros del Litoral Noroeste y de Portugal.
- Asociación Provincial de Armadores de Buques de Cerco de Pontevedra (**Cerco**): reúne a los buques de pesca al cerco de la Ría de Vigo.
- Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca (**Acemix**): integra a las empresas con buques e inversiones pesqueras en países terceros.
- Organización de Productores de Buques Congeladores de Merlucidos, Cefalópodos y Especies Varias (**OPPC-3**): asocia a buques que faenan en distintas modalidades de pesca y que presentan sus capturas en estado congelado y salado.
- Organización de Productores de Pesca Fresca del Puerto de Vigo

(**OPPF-4**): asocia a buques que faenan en diferentes modalidades de pesca y que presentan sus capturas en estado fresco o refrigerado.

- Cluster del Sector Pesquero Extractivo y Productor (**Clupesca**): organización de carácter tecnológico que agrupa a las entidades asociativas del sector pesquero. Este Cluster da soporte al Centro Tecnológico ARVI-INNOVAPESCA de la pesca extractiva, constituido en su seno.

En conjunto, la Cooperativa de Armadores representa a más de 270 empresas del sector extractivo y a más de 420 barcos, que dan empleo directo a 6.200 tripulantes e indirecto a más de 20.000 trabajadores.

La mayoría de las concesiones portuarias pertenecen a nuestros socios (muelles, frigoríficos, plantas, etc.).

De las 800.000 toneladas de pescado que aproximadamente mueve el Puerto de Vigo al año, tanto en congelado como en fresco y bacalao seco, en torno al 60% de las mismas pertenece a nuestros socios, lo que representa un volumen de negocios de más de 2.000 millones de euros anuales.

Estos datos reflejan sólo nuestra representación de la pesca en el Puerto de Vigo, por lo que hará falta esperar a conocer los datos finales del informe que se está elaborando por la Universidad de Vigo, para conocer con exactitud el peso de la pesca en el Puerto de nuestra ciudad.

A partir de ahí, por fin se podrá debatir con mayor rigor la necesidad de mantener los muelles, atraques, naves, etc., que hoy en día sustentan la actividad pesquera en el recinto portuario.



El alma de la ciudad

Cámara
Vigo

José García Costas

PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE VIGO

Cuando reflexionamos sobre la historia de las ciudades, acerca de cuál es su origen, siempre encontramos algún detalle que las hizo posibles, una razón que llevó a la población a asentarse en un determinado lugar y que, en gran parte de las ocasiones, determina no sólo su situación, sino su evolución futura, la ocupación de sus gentes, sus aspiraciones, su carácter, en suma.

Algunas ciudades son encrucijadas y nacen en los nodos de las grandes rutas comerciales. Otras se desarrollan como capitales y cabeceras de comarcas, provincias o estados, sirviendo de lugares de intercambio económico y cultural para áreas más o menos amplias. Otras deben su existencia a zonas con tradición minera, industrial o agrícola. Cada ciudad apoya su fundación y evolución en bases diferentes y a veces variadas.

Si deseamos destacar cuál es el rasgo que mejor define a nuestra ciudad, deberíamos pensar porqué una pequeña aldea castreña, que bajo la dominación romana recibió el nombre de "vicus spacorum", creció y se convirtió en la ciudad pujante y plural, llena de contradicciones, es cierto, pero también de impulso e iniciativa, que hoy conocemos y a la que muchos, entre los que me incluyo, tanto amamos. Reflexionando sobre este asunto no se me ocurre mejor aspecto que defina la ciudad que su Puerto. Vigo es, y existe, gracias al mar y a su carácter portuario, y su prosperidad está íntima e indisolublemente vinculada a la de su actividad portuaria, en los muy diversos aspectos que ésta adopta.

Vigo nace gracias al mar y a la relación que las personas que aquí viven

mantienen con el mar. La generosa Ría que nos acoge, nos abriga y defiende de la dureza de los temporales atlánticos ha permitido el desarrollo de un puerto natural sin parangón, en el que han florecido distintas actividades. La seguridad de sus muelles permitió la descarga de pescados con destino a las salazones y conservas, favoreciendo esta primera oleada de industrialización de nuestra ciudad, de la que son herederas, no sólo las empresas conserveras, sino todas aquellas dedicadas a la transformación de productos pesqueros, desde los congelados a los precocinados.

La necesidad de mejorar la flota, impulsó la modernización de la construcción naval a partir de la tradicional actividad artesanal, introduciendo la cultura industrial de las transformaciones metálicas, y dando nacimiento al que hoy es el mayor polo de la industria de construcción y reparación naval privada de España y de las mayores de Europa.

El carácter de Puerto con tradición industrial, junto con la creación de la Zona Franca de Vigo, resultó decisivo para la implantación de la planta de montaje de la entonces Citroën Hispania, y para su posterior desarrollo, dando origen a todo un sector económico y tecnológico con numerosas e importantes ramificaciones en otros.

Otras actividades económicas, yo diría que todas, se han beneficiado y siguen beneficiándose del carácter portuario de nuestra ciudad, y estoy convencido de que así será en el futuro, espero que de modo creciente.

Por todo lo anterior, si no queremos comprometer nuestro futuro, debemos hallar formas creativas y eficaces de

permitir el desarrollo del puerto, reforzando su posición en un entorno cada vez más difícil, en el que debemos satisfacer las exigencias de calidad, agilidad y seguridad de los sectores económicos ya existentes y, al mismo tiempo, competir con otras alternativas, cada vez más numerosas y atractivas.

Tenemos ante nosotros retos importantes a los que es preciso responder, sin precipitación, pero con rapidez. Circunstancias como el desplazamiento



del centro de gravedad del comercio mundial hacia Oriente y el Pacífico y la presión deslocalizadora consecuencia de la globalización, el siempre incierto futuro de la actividad pesquera extractiva, las dificultades derivadas de la fase actual en el ciclo del mercado de la construcción naval, o la presión para preservar nuestro valioso entorno natural, no pueden ser simplemente ignoradas. Deben ser tenidas en cuenta a la hora de diseñar los planes que han de señalar la senda de nuestro futuro.

Pensando en ese futuro, y para que nuestra ciudad crezca y prospere, debemos cuidar nuestro Puerto y nuestra Ría, a los que, a mi juicio, les debemos nuestra más auténtica esencia: el alma de nuestra ciudad.



Mucho tiempo que recuperar



Marcelino Otero López

PRESIDENTE DEL CÍRCULO DE EMPRESARIOS DE GALICIA-CFV

“La historia no perdona a las comunidades que no saben reconocer sus ventajas competitivas e integrarlas en una historia económica mundial, que no espera a los que se quedan atrás”.

La frase que encabeza estas líneas está entresacada de ‘La ilusión del mar: Libro Verde sobre la Política Marítima de Galicia’, editado por la Xunta en 2005. El capítulo del que está extraída incide en las “grandes ocasiones perdidas por nuestra tierra”, analizadas



tiempo atrás por Valentín Paz-Andrade en ‘La marginación de Galicia’. Se alude en el ‘Libro Verde’ a la “estéril polémica generada alrededor de la ampliación del Puerto de Vigo, para darnos cuenta de cómo discusiones muy locales y localistas pueden llevar a que el primer Puerto Pesquero y de contenedores de Galicia pudiera quedar atrasado en las políticas señaladas como de futuro por la propia Unión Europea”.

A estas alturas, todos somos conscientes del daño que las paralizaciones impuestas a la ampliación del Arenal han hecho al Puerto de Vigo. Círculo de Empresarios de Galicia ya alertó en 2003 sobre la posible fuga de empresas, y no hubo que esperar mucho para leer titulares que confirmaban el nefasto vaticinio.

Asumido que Galicia es lo que es gracias a sus instalaciones portuarias, y que sin ellas no habría sido posible el notable incremento de nuestro comercio exterior en la última década, tampoco cabe duda de que la economía de Vigo (principal motor industrial de Galicia) gravita sobre su Puerto.

La globalización impone sus ritmos y Vigo forma parte, por derecho propio, adquirido a fuerza de tesón y esfuerzo, de la economía global. Para acompañar ese dinamismo económico e industrial, no caben, pues, más demoras ni dilaciones. No hay tiempo ya para ‘ocasiones perdidas’.

En varias ocasiones, los Foros CFV han reflexionado y debatido sobre los problemas del puerto: todos han coincidido en su relevancia estratégica y han reparado en sus carencias. Carencias sobre las que es preciso seguir actuando con políticas intensivas: aunque nosotros no nos movamos, el mundo sí se mueve, y el inmovilismo implica renunciar a oportunidades que otros sabrán aprovechar para ganar competitividad y posición globales.

Al tiempo perdido en la paralización del Areal, se añade ahora la reducción de la superficie de la PLISAN. No falta quien asegure que Vigo es la zona en la que más tardan en ejecutarse las grandes infraestructuras. Vigo acumula ya demasiados retrasos como para que nuestra economía pueda resistir con éxito nuevos envites sin las dotaciones infraestructurales precisas que garanticen e incrementen su competitividad.

El proceso de internacionalización exige disponibilidades crecientes en materia de superficies y calados. A Coruña y Ferrol han resuelto, en buena

medida, este problema para los próximos años; en Vigo, esas demandas históricas han tenido que ir sorteando continuas trabas, y aun así ha logrado mantener su posición hasta el punto de ser parte de la Autopista del Mar.

Un proyecto, el de la Autopista del Mar, cuyo éxito va a depender de la capacidad de dar respuesta a demandas, no ya de ‘puerto a puerto’, sino de ‘puerta a puerta’. Y esto exige una apuesta seria, largamente demandada, de intermodalidad. Reconocido el esfuerzo que se ha hecho en materia de infraestructuras viarias, el transporte ferroviario sigue siendo nuestra gran asignatura pendiente, en un momento en que las políticas de la UE apuestan claramente por este tipo de tráfico para mercancías, se está trabajando en grandes ejes ferroviarios europeos y algunas compañías se han apresurado a adquirir líneas ferroviarias en Europa. Mientras, los operadores logísticos españoles han de conformarse con trenes de mercancías que en muchos servicios apenas alcanzan la vertiginosa velocidad de 20 kilómetros/hora. En este sentido, el Plan Estratégico para el transporte ferroviario de mercancías, presentado recientemente por el ministro de Fomento puede ser un buen paso, aunque lo avanzado, demasiado parco, indica que habrá que seguir incidiendo sobre este tema.

Vigo es el corazón industrial de Galicia, y su Puerto –puntero en tráfico especializado, como el de automóviles–, el sistema circulatorio que impulsa su economía y cimienta su comercio exterior. No estamos, por tanto, ante una cuestión baladí, sino ante una de las mayores y más justificadas demandas estratégicas del momento actual.



El puerto de Vigo generador de empleo



Juan Martínez
VASCO GALLEGA

Hoy en día con la globalización y el crecimiento del comercio exterior, las empresas que analizan la implantación o creación de nuevos proyectos estudian su ubicación en base a varios criterios, siendo uno de ellos los costos de transporte y logística.

Es evidente que una empresa con dependencia del transporte marítimo tiene que ubicarse cerca de un Puerto eficiente o con el fin de que sus aprovisionamientos desde el exterior o sus exportaciones tengan un precio competitivo y un tiempo de transporte razonable.

Como referencia podemos citar:

- La perfecta ubicación de Citroën, que si estuviera situada en La Cañiza a 58 Km del Puerto de Vigo supondría un coste extra de 20 millones de Euros al año.
- Las nuevas plantas de biodiesel necesitan estar ubicadas lo más cerca posible del Puerto.
- Otro sector muy vinculado al Puerto de Vigo, como es el granito, montó



- Como último ejemplo, la multinacional Japonesa Mitsubishi, que importará el litio, su materia prima de Sudamérica necesita ubicarse lo más cerca posible de un Puerto con buenas comunicaciones para que su aprovisionamiento llegue regularmente a precio competitivo. Vigo, tiene un Puerto competitivo,

rían unirse para promocionar el suelo industrial y comercial disponible en ferias y eventos.

La mejor promoción de Vigo y su Puerto es atraer las inversiones foráneas para la creación de nuevas empresas que generen puestos de trabajo y riquezas.

Las distintas administraciones de-



modernas fábricas de aserrado en Madrid y Extremadura en los años 90 que fracasaron por la repercusión del costo del transporte interior, perdiendo competitividad respecto a los ubicados en Porriño.

bien situado logísticamente y suelo industrial y comercial cercano que hay que da a conocer y comercializar en el exterior para que se implanten nuevas empresas.

Puerto, Zona Franca y Xestur debe-

ben valorar la importancia del Puerto y comprometerse con el crecimiento y mejoras de las interconexiones rodoviarias entre el Puerto y todas las áreas industriales de su hinterland o zona de influencia.



Aportación logística a la recuperación económica



Brais Angosto

LOGIDIGAL

La situación actual en la que nos encontramos está exigiendo un grandísimo esfuerzo por parte del tejido empresarial para desarrollar sus actividades y generar la riqueza y empleo necesarios para salir de esta profunda crisis.

El impulso que la globalización ha dado a las economías cuya competitividad radica principalmente en los bajos costes salariales, unida a la caída de la demanda mundial, han dado como resultado una importante pérdida de clientes en las empresas de nuestro territorio.

Por citar un ejemplo, sectores como la construcción y reparación naval se han visto obligados a reducir drásticamente sus plantillas debido a la falta de nuevos pedidos.

Para dar respuesta a este grave problema, es necesario buscar soluciones conjuntas de las que salgan beneficiados todos los sectores de actividad y, en este sentido, es importante prestar especial atención al transporte, ya que

por su carácter transversal juega un papel fundamental en el sector industrial y comercial. Por ello, los diferentes organismos relacionados con la gestión de suelo e infraestructuras (Autoridad Portuaria, Ayuntamiento, Administración Central,...) deben coordinar



acciones que permitan aprovechar al máximo las fortalezas de nuestro tejido empresarial en este difícil escenario internacional.

Urge la gratuidad de la Autopista entre Redondela-Vigo y entre Vigo-Porriño, pues la industria se concentra en Balaídos, Valladares y Porriño, y el Puerto como plataforma de servicios genera 400 camiones por día laborable entre Puerto y Porriño. Urgen zonas de aparcamiento y descanso para vehículos pesados en torno al área portuaria, con seguridad y servicios mínimos.

El suelo industrial y comercial promovido por las administraciones debe de comercializarse en el exterior para atraer la implantación de empresas que generen puestos de trabajo y se beneficien de nuestras infraestructuras logísticas-portuarias.

La administración central debe revisar minuciosamente la legislación europea y, al igual que en otros países de la Unión, ha de buscar las fórmulas necesarias para garantizar un transporte competitivo, eficiente y sostenible con el medio ambiente, por ejemplo, para que camiones de 5 ejes con capacidad para 50 tn. puedan transportar más de un bulto, pues sin perder seguridad se ganaría competitividad para el transporte de mercancías como bobinas, granito...

Para finalizar, es esencial que las empresas del sector de la logística y el transporte aúnen esfuerzos y aprovechen sinergias para desarrollar conjuntamente actividades de I+D+i y formación, en beneficio de la competitividad del sector logístico y por consiguiente, de la economía.



En nuestro próximo número...

ENTREVISTA

Eduardo Davila, presidente de Termavi (Terminales Marítimas de Vigo).



Termavi es la concesionaria del servicio de tráfico de contenedores del puerto vigués desde el año 1994. Desde entonces, ha conseguido que el movimiento de este tipo de mercancías alcanzase un incremento interanual del 18%, representando cerca del 78% del tráfico total de contenedores que mueve el puerto vigués. Termavi atiende servicios de transbordo en todo el mundo, y otros específicos en el norte de Europa, Marruecos, Centroamérica, Sudamérica, Sudáfrica o la costa del Pacífico.

VENTANA AL EXTERIOR

El Puerto de Vigo estará presente en más de una decena de ferias internacionales el próximo año. Entre ellas, la Seatrade de Miami, considerada como la cita más importante del sector cruceros que se celebra en el mundo; la Seafood de Boston o la Seafood de Bruselas, puntos de encuentro para el sector de la pesca e ineludibles para un puerto como el de Vigo, considerado como el primero del mundo en consumo de pescado; y Transrussia 2011, la mayor feria del sector transporte y logística, entre otras.



JOYAS Y SECRETOS DE LA RÍA



Baiona. La arribada de la carabela La Pinta, hizo que fuese la primera localidad del viejo continente en conocer el descubrimiento de un nuevo mundo. Hoy en día, perfectamente comunicada por autopista y con dos magníficos puertos deportivos, Baiona es el referente turístico, por excelencia, del sur de Galicia. En estas páginas, conoceremos más sobre su historia, sus fiestas, su gastronomía, sus lugares de interés y sus privilegiadas condiciones para la práctica de los deportes náuticos.

¿QUÉ NECESITA?

LE OFRECEMOS LA MÁS AMPLIA VARIEDAD
DE PRODUCTOS CONGELADOS



www.elmar.es



 **GRUPO PESCAPUERTA**
www.pescapuerta.es