

De cando quixeron facer un aeroporto na Xunqueira do Lérez

X. Enrique Acuña

Poucos anos faltarán para que ao fin se asente e se recoñeza en Pontevedra que o maior e máis grande atentado urbanístico que se cometeu contra a integridade do territorio e o medio ambiente veu dado pola alteración brutal das dúas grandes xunqueiras que abeiraban contra a parroquia de Lérez até confundir o curso dos ríos e a ría mesma, nas súas confluencias.

As xunqueiras sempre no punto de mira

Desde o século XIX os intentos de privatizar, utilizando as máis perversas e peregrinas razóns, unhas gándaras fundamentais para a reciclaxe das augas foron continuados. Peticións todas, tendentes a tirar beneficio privado duns terreos aos que sempre se adoitaba tildar de insanos, por parte de quen os desexaba de balde, foron impulsadas por distintas administracións e particulares a fin de desecar e instalar nelas calquera tipo de actividade mercantil, na maioría dos casos, ou servir de plataforma gratuita para infraestruturas que sorteasen os intereses de propietarios lindantes sempre de boa posición política e social.

As gándaras ou xunqueiras que controlaban Pontevedra foron pouco a pouco desecadas. Primeiro as que ocupaban as orelas da propia vila, fronte aos muros do convento de Santa Clara, e logo as que correspondían á beira da parroquia de Mourente. Tamén sufriron alteración as situadas en Mollabao e Lourizán con destino a actividades privadas de diverso tipo e sempre de costas á

poboación máis humilde que tiraba partido delas desde tempos inmemoriais e en réxime de man común.

Pero os agravios contra gándaras e xunqueiras non foron un mero negocio decimonónico froito do descoñecemento ou a ignorancia das políticas conservacionistas. Por desgraza, cando xa era coñecido o valor destes espazos como reguladores ecolóxicos e campo territorial das aves migratorias, foi o momento no que se cometeron os máis sinalados erros. É preciso lembrar que os ataques contra as gándaras realizáronse a partir de mediada a década dos cincuenta do século pasado nun momento no que os técnicos da administración xa estaban intelectualmente ao tanto das estratexias conservacionistas dos espazos naturais que se realizaban con éxito nos países avanzados do noso contorno político e xeográfico.

Converter xunqueiras en depósitos municipais de lixo (alcaldía Filgueira Valverde), en plantacións bananeiras de eucaliptos (alcaldía García Borregón) ou entregalas a constructores e tinglados de carácter especulativo que ao fin acadarían, para os propietarios da concesión, enormes réditos coa edificación e macización, en moitos dos casos, dos terreos obxecto de concesión administrativa, foi unha eiva que non desapareceu co novo réxime de garantías democráticas que xurdira logo do esgotamento político da dictadura franquista. Tristemente, boa parte dos agravios, e quizais dos máis contundentes, aconteceron xa asentadas na nosa cidade as corporacións



Festas da Peregrina. 1912. Aviador francés Garnier na Xunqueira



Detalle do público



Pontevedra, principios anos 60, coa Xunqueira do Covo.

Os arquivos da administración, e mesmo xa os da emerxente Xunta de Galicia, revosan de documentación que sitúa primeiro a petición, logo a **c o n c e s i ó n** e posteriormente o asentamento da mesma para, finalmente lavar os inmensos beneficios económicos e privados de usurpación do terreo veciñal.

municipais elixidas por sufraxio directo e democrático.

Con corporacións democráticas pois se confirmaron actuacións destructivas en toda a liña de costa do municipio, tanto no tramo propiamente de río como no correspondente á ría. Mesmo, se cabe, acadaron maior gravidade nos derradeiros anos do século pasado hai ben pouco anos pois cando se lle ofreceu ao Estado central a posibilidade (de feitura tipicamente colonial) de minimizar as súas inversións na cidade a conta de ofrecer a distintos ministerios terreos gratuitos para construír edificios de dubidosa calidade e gusto destinados ao ensino, sobre todo e, deste xeito, entregarlle terreos de balde a unha administración centralista que, pola contra, noutros lugares do Estado pagaba sen problema algún os mesmos metros cadrados a prezo de mercado.

Con todo, a actuación máis grave veu dada cando se lle aportaron a unha empresa con vontade privada e mercantil centos de hectáreas de gándara para construír un nó de autopistas se nengunha clase de restitución ou reposición compensativa a cambio. Falamos claro é de Autopistas del Atlántico e o seu desafortunado e agasallado paso ao longo de Alba e Campañó a conta da nefasta política urbanística da alcaldía Rivas Fontán.

Un aeroporto para Pontevedra. Porque non?

Por descoñecido e esquecido un intento de actuar sobre a xunqueira de Lérez pode ser exemplo da falla de respecto sobre a natureza. Trátase dun desnortado e provinciano intento de construír nese espazo, daquela totalmente virxe, nun aerodromo.

Estamos falando de 1946 e daquela Pontevedra gobernada polos vencedores da Guerra Civil. Os mesmos, e da mesma sinestra caste, que en Vigo e Santiago de Compostela no dubidaron en empregar presos políticos para construír as súas pistas de aviación. A Labacolla e Peinador convertidos en campos de concentración e de traballo onde centos de presos derrotados da República víronse na trágica obriga de cambiar a forza do seu traballo pola redención de penas.

Santiago e Vigo terían pois aeroporto co traballo escravo dos derrotados e a Pontevedra de Víctor Lis e do xugo e as flechas capitalinos non podía ser menos. O de alcalde franquista, de apelidos García Posada, boutou man do pontevedresismo máis rancio para convencer aos seus veciños de pro (e de victoria) que se Vigo tiña aeródromo Pontevedra, a capital, non sería menos. E foi el quen lle botou o ollo, unha vez máis, ás xunqueiras.

SESION DE PLENO EN EL AYUNTAMIENTO

Cesión de terrenos para la construcción del Aeropuerto

El sábado celebró sesión plenaria la Excm. Corporación municipal, bajo la presidencia del Alcalde Sr. González Posada.

Entre los acuerdos adoptados, figura la aprobación de una moción de la Alcaldía, sobre cesión de terrenos en la Junquera de Lérez, para construcción de un Aeropuerto en nuestra ciudad, de acuerdo con determinadas gestiones realizadas en tal sentido, por el Sr. González Posada.

También se aprobó el presupuesto extraordinario para obras de urbanización, de cuyo proyecto informamos ya a nuestros lectores, así como la ordenanza por la cual se ha de regir la adjudicación de puestos en la nueva Plaza de

Abastos, que pronto va a ser inaugurada.

Asimismo fué ratificado el convenio establecido con el arrendatario del Hotel Engracia, para desalojar el mismo.

Comisaría General de Abastecimientos y Transportes

Reparto en la capital, Vigo y Villagarcía.

Durante los días 22 al 27, ambos inclusive, del presente mes, por las tiendas de "detalle" se procederá a efectuar un reparto de los artículos que a continuación se indican, entre los poseedores de la tarjeta de abastecimientos.

Noticia publicada no semanario pontevedres Litoral

Tiña como antecedente o informe que recomendaba o uso de gándaras en deshuso para abaratar os costes de construción de aeródromos. As ricas e únicas Gándaras de Porriño xa sufriran un intento semellante de construción de aeroporto cando a dictadura de Primo de Rivera e tamén, de tempos do mesmo xeneral dictador, nacera a idea de construír un aeroporto internacional no complexo intermareal de A Lanzada co espellismo de dotar con servizos aéreos á Illa da Toxa e conseguintemente ao turismo das Rías Baixas. Fracasada totalmente a proposta porriñesa e abortadas, logo dun intento construtivo, as pistas que levarían de seguro a destrución absoluta das dunas de A Lanzada, o alcalde García Posada viu a oportunidade de presentar á corporación municipal de Pontevedra o plano de desecación da Xunqueira do Lérez para convertela nu aeródromo.

O peregrino da idea non foi óbice para atopar apoios entre os munícipes utilizando todo tipo de estrataxemas. Desde as históricas, ao lembrar as aterraxas e voos dos pioneiros de aviación, como Vedrines e Piñeiro, en tramos xa desecadas da Xunqueira na primeira década do século XX, á viabilidade de custes que significaba a gratuidade dos terreos. Mesmo, ponderouse a capacidade de intercesión do empresario e aviador pontevedrés Pazó inventor de prototipos de avións e creador da empresa Aviaco ante as autoridades

aeronáuticas e ministeriais e, como non, ante o mesmísimo "xeneralísimo" no Palacio del Pardo.

Aínda que non era a única proposta que lle chegou ao Estado algún aventurado marino de guerra entreveu posibilidades reais dun aeródromo na Illa de Tambo! o pleno do Concello de Pontevedra, en sesión do 20 de abril de 1946, recolleu na súa totalidade a ocorrencia do alcalde García Posada e aprobou un acordo polo que se ofrecía "al Ministerio del Aire los terrenos de la junquera, propiedad del ayuntamiento, para que se establezca en los mismos un campo de aterrizaje de aviones".

A moción, que reunía toda a valeira prosa retórica administrativa propia do réxime do Movimiento Nacional, abundaba en que "dado el grado de perfección y seguridad a la que ha llegado la navegación aérea, todas las naciones ponen en servicio grandes líneas aéreas de transporte de viajeros y mercancías; que el gobierno de la nación ha construido grandes aeropuertos internacionales y que para completar los servicios se está estudiando una red de aeropuertos y campos de aterrizaje con el fin de que las capitales de provincia y grandes poblaciones puedan enlazarse por medio de aviones".

En tal sentido a corporación, que se sentía dona dos terreos o tempo, con xustiza, viría a quitarlle a razón decidía ofrecer gratuitamente a xunqueira "a los fines propuestos debiendo confeccionarse por el Sr. Arquitecto municipal el correspondiente croquis en el que se concrete la situación, extensión y demás características de los expresados terrenos".

A cativa prensa da época chegou recoller en titulares tan extravagante como irrealizábel acordo, pero o "croquis" do arquitecto municipal pasou a dormir no limbo dos xustos. Foi toda unha sorte. Aínda así deron outra volta coa xunqueira e foron por ela.