

OS TRANSPORTES E O CAMBIO CLIMÁTICO

Adela Figueroa Panisse*



© Alberte SR

ditiva do meio e fragmentação de habitats que levam ao descenso e debilitamento da biodiversidade; esquecimento daquelas pessoas que não conduzem ou não têm carro; desintegração da Galiza em nacos incomunicados entre si, só apenas por estradas de ponto inicial a final; despesas milionárias para reparação de tantas vias asfaltadas; alto contributo à poluição atmosférica como consequência das emissões difusas devidas ao transporte por estrada e a construção das mesmas; movimentos de terras incríveis que acabam por deitar nos rios imensos materiais que estes não dão metabolizado, etc.

A pegada ecológica da Galiza é superior à meia de Espanha e uma das mais altas de Europa (unhas 6 hectares/pessoa) devido às emissões do transporte e das térmicas¹. Eu tenho avaliado a pegada ecológica do Instituto Lucus Augusti de Lugo em 5H^a (2006), devida também aos numerosos deslocamentos por estrada.

Pelo que se refere a emissão de gases com efeito estufa a estrada é a responsável por 88,2% destas emissões, em quanto o Caminho de ferro é por 0,3%. A energia consumida pelo transporte na Espanha representa mais do 40% do

No Estatuto de Galiza recóllese, no Título II das Competencias de Galicia, capítulo 1º ("Competencias em xeral"), no ponto 8: *Vías férreas e estradas nom incorporadas à rede do Estado, com itinerários que se desenvolvam integralmente no território da Comunidade Autónoma, e, nos mesmos termos, o transporte efectuado por estes meios ou por meio de cabos electrificados.*

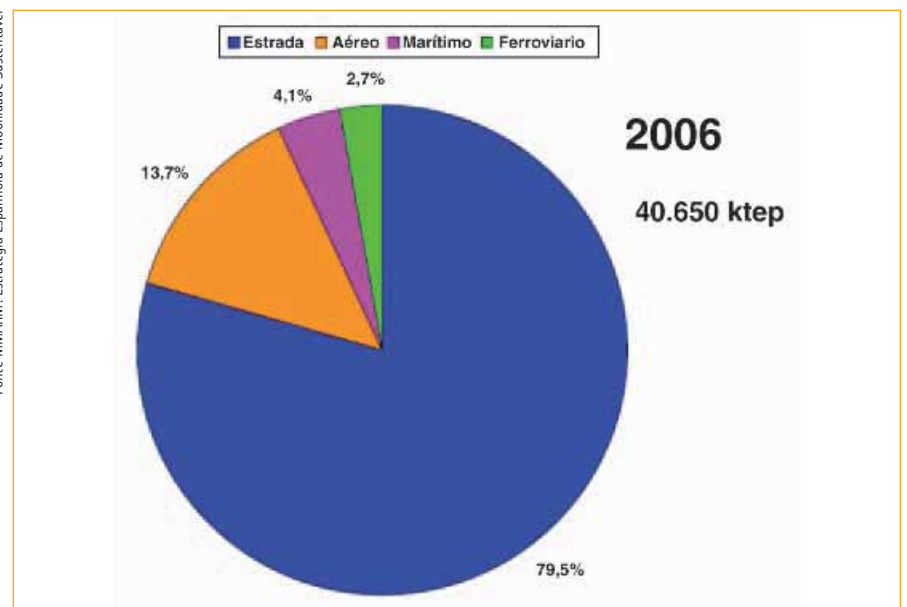
Vão já lá 30 anos desde esta declaração, mas os sucessivos governos da Galiza nunca tomaram conta deste trabalho e deixaram esta encomenda nas mãos de ADIF e de RENFE. E agora vemos os resultados deste abandono de responsabilidades.

Foi, apenas, no governo do bipartito, que se fez uma tímida intenção de corrigir esta "eiva", coa criação, apenas no papel, do ENTE FERROVIARIO GALEGO, uma figura sem qualquer dotação económica e que, sem antes ter desenvolvido o ponto 8 do estatuto, acima citado, não tinha qualquer esperança de ser concretizado.

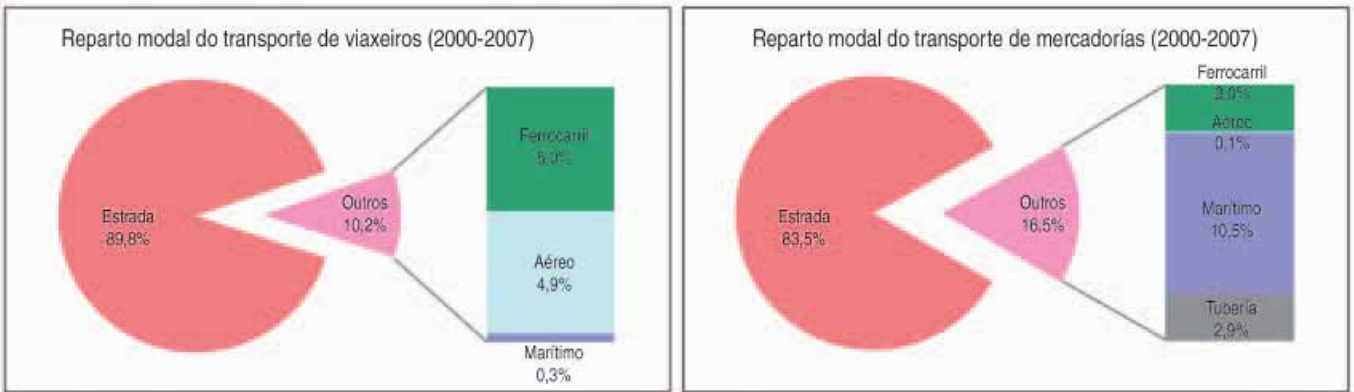
A oportunidade de que o nosso país estivesse integrado por unha linha férrea "Os Caminhos de Ferro Galegos" foi sendo adiada e esquecida por todos: governantes e cidadãos que, fascinados pelos seus carros, cada vez mais velozes, foram-se lançando a uma corrida perigosa para adiante: urbanizações de casas ou blocos nas periferias das cidades, demandas imparáveis de autoestradas e de asfaltado de todos os caminhos

(que não há poucos neste país!!!) até o pé mesmo de todas as casas. Este desvaldimento de recursos trouxe, justo é o dizer, certa comodidade, nomeadamente para os que vivem, ou mais bem viviam, nas aldeias. Isso está bem. Mas, ao lado disto temos agora uma série de consequências de impacto ambiental e social, resultado da falha da planificação global do Território: dependência cada vez maior do petróleo (que não produzimos -há que o lembrar por se qualquer um pensa que se cria na bomba de gasolina-); fragmentação irreversível do território com mudanças nos cursos de água e na estrutura pro-

Fonte MMARM: Estrategia Española de Movilidad Sostenible



No gráfico recolhe-se o aumento do consumo energético para cada um dos meios de transporte no período entre 1990 e 2006.



total, sendo esta a principal responsável da emissão poluente e do efeito estufa na atmosfera, ou seja da mudança climática que já estamos a padecer.

O Caminho de Ferro já estava cá. Havia uma rede que já em seu dia fizera uma ocupação do território e uma rotura do mesmo. Mas esse tracejado não é aproveitado para ser electrificado e modernizado na Galiza, o país alagado baixo mil barragens para produzir electricidade que viaja a outros lugares. Ainda mais, é esquecido e abandonado. Tentem ir, de comboio de Lugo a Corunha, de Lugo a Monforte, de Lugo a Ourense, ou armem-se de coragem e vão de Vigo a Lugo. Vai ser toda uma experiência ou uma aventura. Não pensem viajar de Lugo à Compostela (Capital da Galiza e com um bom aeroporto internacional). Não vão poder. Não existe linha. Poderia-se corrigir facilmente, pois bastaria, apenas fazer um enlace Curtis -Santiago, na linha Lugo-Corunha. Uma obra bem mais barata (e com muito maior rendimento) que a autoestrada Lugo-Santiago, ou Lugo -Ourense que estão a ser construídas. E não só. A melhor das linhas de Galiza (Corunha Vigo) por número de utentes e por bom serviço já vai ser estragada asinha, ocupada em parte pelas vias do AVE. Um trem, este, caríssimo, de grande impacto ambiental e social e que vai ocupar parte do tracejado antigo, deslocando as clássicas estações. Destruindo o trem do povo: estudantes, trabalhadores, etc. A Plataforma Salva o Trem muitas vezes o tem denunciado. Por isso foram perseguidos e punidos varias vezes.

As mudanças climáticas, que já estamos a sentir, são consequência da modificação da composição atmosférica e, nisso, a emissão difusa provocada pelos carros e pela construção de autoestradas e grandes estruturas tem uma grande responsabilidade. Uns transportes racionais e integradores do território

© Alberte SR



têm de contemplar o caminho de ferro no moderno conceito da inter-modalidade, que é recomendada na Estratègia Europeia pela Mobilidade Sustentável: aeroportos e portos bem comunicados com o conjunto da povoação, de jeito económico, ecológico e social, é a norma na Europa de hoje. Áreas urbanas intra e inter comunicadas por metro ligeiro e comunicadas por comboios de perto. Mas, nisso, junto com o número de desempregados que não para de aumentar, Galiza e Espanha diverge completamente dos nossos parceiros comunitários por termos esquecido o trem. O Caminho de Ferro é o transporte mais económico, ecológico e seguro. Também o mais integrador .

A crise económica que estamos a viver é provocada pela irracionalidade dos investimentos públicos e privados que vêm uma estrada não como uma linha de comunicação, mas como o negocio que é a sua construção. Por isso não se planificam em conjunto, com visão de país. São o resultado das pressões dos diferentes poderes, que empregam o dinheiro público para depois lhas deixar explorar a empresas privadas como acontece nas galegas a excepção das duas autovias. Melhorar as vias férreas para face-las operativas e modernas não é negocio a curto prazo. Só é, apenas um beneficio para o povo. E o Povo não se faz ouvir, ou não se lhe

escuta. Apenas cada quatro anos para dar contentamento a aspirações cativas e necessidades imediatas que garantam a permanência no poder por um tempo.

A desintegração entre a Galiza do interior e a Atlântica não se soluciona com uma visita protocolar a Lugo ou Ourense, para sair nos jornais como fez o Presidente da "Xunta da Galiza". É uma empresa de longo alcance que necessita visão de futuro. Causa que, de momento, não se enxerga na política actual.

As autoestradas ou/e autovias são necessárias, mas dentro duma planificação integrada do conjunto do País que contemple os diferentes modos de mobilidade pública e privada, que vise como eixo fulcral a inter modalidade entre o Trem do Povo, a estrada, aeroportos e portos. Isso seria planificar com racionalidade.

NOTAS:

1. A Pegada Ecológica: é o impacto ambiental de cada ser vivo ou sociedade. Representa o nº de Hectares de terra fértil que cada ser vivo necessita para cobrir as suas necessidades de alimentação e para absorver os seus dejectos (véxase M. Soto: "A nosa pegada", en www.terraetempo.org).

* Adela Figueroa Panisse é Vogal de Transportes e membro da Directiva de ADEGA