

EN DEFENSA DO FERROCARRIL

Por Roberto García Olano e Joám Carmona Badia

Desde comezos do pasado febreiro RENFE reduciu os servizos ferroviarios entre as cidades galegas e reorganizou tamén a baixa os que nos unían co interior peninsular. (Cuadro 1). A razón aducida?. Pois segundo a dirección da empresa pública o baixo índice de ocupación dos trenes que circulan nos traxectos afectados. RENFE precisa reducir perdas e vai-no facer a base de reducir ou suprimir os traxectos que, segundo eles, resultan menos rendíveis.

A reforma traduce-se nun maior deterioro do sistema ferroviario galego e na mais que provável míngua dos empregos no sector. No primeiro dos sentidos, non só se reduce a frecuencia en varias lineas interiores, senón que a reforma da comunicación con Madrid comporta unha importante redución da capacidade de transporte e sérias incomodidades para os usuarios. Ao pasar o antigo Rías Baixas a se acoplar co Rías Altas en Ourense, os vigueses ou pontevedreses que queiran ir a Madrid terán que enganchar alí,...e terán de agardar a ver se o enganche chega a tempo. Igualmente terán que ir provistos de bocadillos porque o xa nos últimos tempos min-guado restaurante simplemente desaparece.

Pero e que ademais, o argumento utilizado é falaz, xa que non hai probas de que coa redución de servizos se vaian a millorar os resultados. Ao reduciren-se os servizos entre, por exemplo, Pontevedra e Vigo, a xente tenderá a realizar este traxecto por outros medios, polo que o total de viaxeiros nos trens tenderá a descender e a media de ocupación por tren fará calquera cousa menos crecer. As perdas manterán-se e nun par de anos haberá argumentos para xustificar unha nova redución, ...e así até que a liña desapareza. Co mesmo argumento é de agardar a pronta supresión -xa anunciada entre liñas- dos tramos Betanzos-Infesta-Ferrol e Ourense-Medina del Campo. No mesmo sentido, as rebaixas no tramo Coruña-Lugo-Monforte, que non son as primeiras, fan agoirar un mal futuro para esta liña que cumpre unha función importante na comunicación entre as comarcas que serve.

Unha análise séria da cuestión -que é xusto o que RENFE non quere facer- debería comezar por se preguntar se o sistema ferroviario galego é particularmente deficitario, e se a resposta é positiva, por qué e qué liñas son as causantes de tal resultado, e finalmente estudar un abano de medidas posibles e non só unha.

Pois ben, resulta que, atendendo aos propios datos de RENFE, o conxunto das liñas galegas teñen unha ocupación sorprendentemente mui pouco inferior á media española (Véase o Cadro 2). E decimos sorprendentemente, porque as condicións das liñas e os investimentos realizados nos últimos anos son mui inferiores, o que quere dicir que a súa rendabilidade é superior. Pero é que ademais Galiza conta con unha das xoias de RENFE, algo que mui raramente

se dí, o corredor A Coruña-Santiago-Vigo é unha das tres primeiras liñas "regionales" con nada menos que o 5,8% do total do tráfico de viaxeiros realizado por ditas liñas, a pesar de non estar aínda electrificada e circular por vía única(a diferencia liñas que van por diante, que sí o están). As xerencias Norte, Leste e Levante, que figuran no Cadro 2 por diante de nós en ocupación teñen practicamente toda a liña electrificada e unha parte importante traballando con dobre vía. Se RENFE en Galiza é unha ruína non é por culpa nosa.

REDUCCION DOS SERVIZOS DE RENFE EN GALIZA DESDE PRIMEIRO DE FEBREIRO

Pontevedra-Vigo	2 servizos menos por día
Vigo-Ourense	2 servizos menos por día
Coruña-Lugo	2 servizos menos por día
Coruña-Monforte	1 servizo menos por día
Ourense-Monforte-A Coruña	2 servizos menos por día
Ourense-Santiago-A Coruña	2 servizos máis por día
Vigo-Madrid (Rías Baixas)	convirte-se nun ramal do antigo Rías Altas

O trazado ferroviario galego é o resultado dunha historia bloqueada. As dúas liñas básicas construíron-se para suministrar con relativa rapidez ao interior peninsular gado vacuno de carne e peixe blanco (pescada, ollomol, etc.). Os proxectos de liñas que conectasen as vilas galegas entre si ficaron na súa maior parte nos planos, e os que chegaron a bon fin, foi a base de superpoñer trazados segundo interesase aos caciques do momento. Así se explica por exemplo que para ir de Santiago a Vigo o percorrido do tren sexa case 30 Km. mais longo que o da recién inaugurada autoestrada.

INDICADORES DE TRANSPORTE POR XERENCIAS DE RENFE. 1990

Densidade media de circulación (por Km. e día)

	viaxeiros	mercadorias
Noroeste	23,5	13,0
(Galiza)	23,8	8,9
Norte	36,2	16,9
Sur	16,9	8,3
Este	33,5	11,5
Levante	34,4	11,9
Oeste	14,6	4,1
Media	26,6	10,7

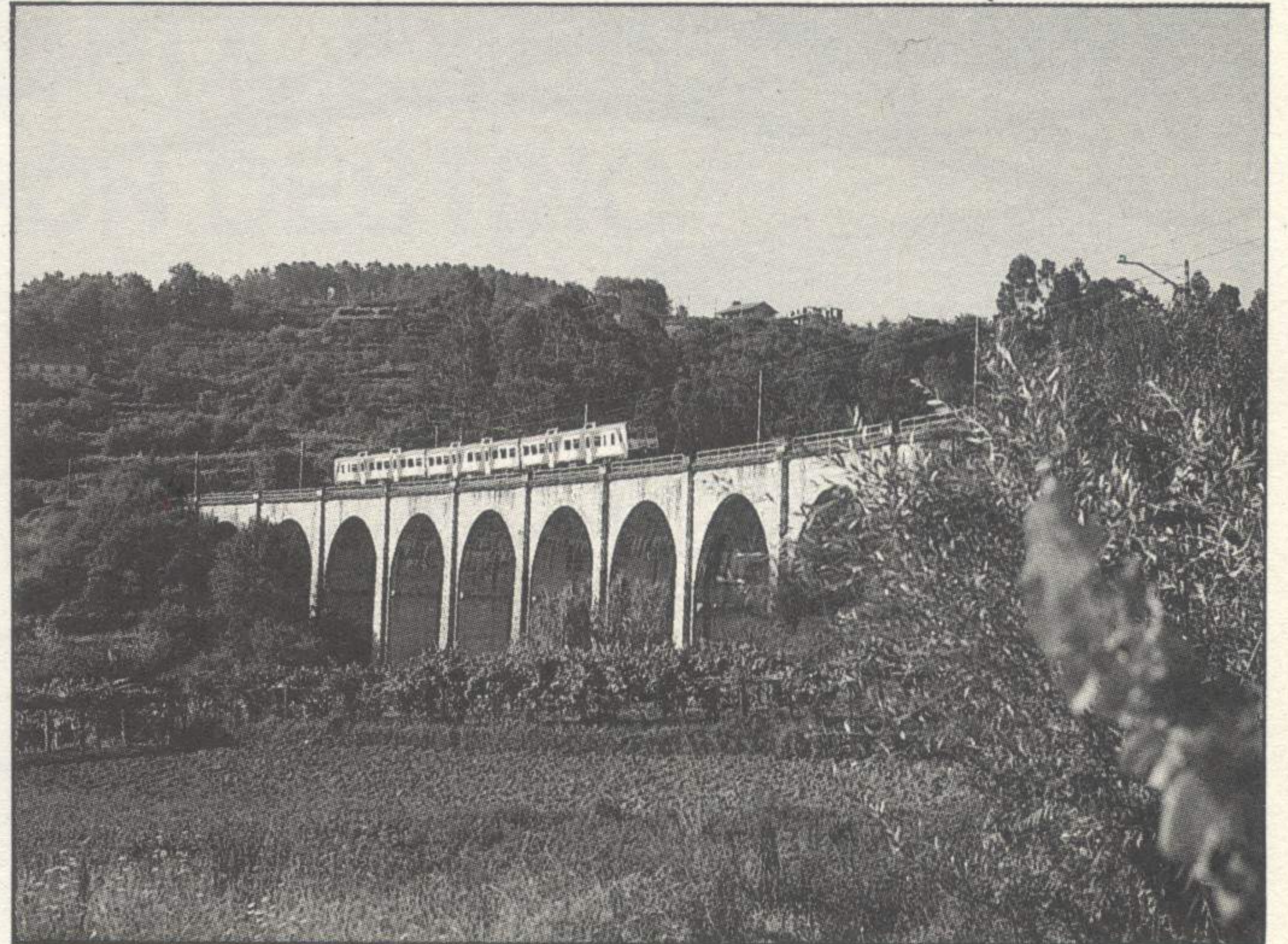
"o salto espectacular na carreira pola velocidade, fai coincidir aqueles corredores que permiten un servizo rápido, cos que son capaces de manter o atractivo para o usuario dos nosos días . Polo contrario, e como demostrou o estudo sobre o estado da infraestrutura ferroviaria xestionada por RENFE, o PEMI, nos mais de 3.000 Kms. de liñas que manteñen estándares de calidade mais pródios de hai meio século que dos nosos días, os tráficos non fan mais que cair (..)

Nos cadros sobre investimentos nos distintos modos de transporte por Comunidades Autónomas, comproba-se que como aquelas rexións que resultan privilexiadas polo gasto en ferrocarril, son-o igualmente no gasto en estradas e mais en transporte aéreo. Andalucía, Cataluña, Valencia y Madrid recibiron mais do 70% dos investimentos en infraestrutura de transporte realizados nas dúas últimas décadas, o que trouxo como principal consecuencia a expansión do uso dos diferentes medios, urbanos e interurbanos, sen que nengún deles ficara descolgado do resto. Pode-se falar dun "crescemento harmónico da intermodalidade" nestas zonas. Polo contrario, no resto das comunidades realizou-se un menor investimento, e as milloras centraron-se nas estradas. Elo trouxo unha millora das condicións de calidade dos servizos realizados por este meio a respeito dos competidores, o que se traduciu nunha perda de inmediato de cota de mercado en ditas Comunidades, moi especialmente por parte do ferrocarril"

Estes parágrafos nos que se expresa a auténtica causa da disque baixa ocupación dalgunhas liñas (se o servizo é malo, a xente non o usa), non son da nosa autoría, senón dun artigo aparecido en Via Libre (xaneiro 1993), revista publicada pola Fundación de los Ferrocarriles Españoles, evidentemente afín a propia RENFE. Ben podían aplicar o conto e deixar de facer demagogia!!



Unha razoável discusión de redución ou peche dalgunhas liñas debera facer-se conxuntamente coa da posibilidade de establecer algunhas novas. ¿Por qué non falar de construír unha boa liña que nos una co Cantábrico, ou de millorar a desastrosa comunicación con Portugal? ¿Ou por qué non de estudar a posibilidade de completar a rede interior tendendo por exemplo unha liña Pontevedra-Lugo,



o Ferrocarril Central Galego, que foi un clamor na década de 1920.. e polo que aínda estamos agardando?. En especial as dúas primeiras liñas -Portugal e Cantábrico- serían a única maneira de nos incorporar ao denominado Plan Comunitario de Alta Velocidade, que chega até Porto e non pasa de Bilbao.

Pero ademais de ser un trazado desordeado e incompleto, a catívez dos investimentos realizados nos últimos anos na rede galega fai dela unha rede fortemente obsoleta. Mais dos 2/3 da rede están sen electrificar; a dobre vía semella un luxo para os privilexiados doutras latitudes, porque en Galiza simplemente non existe (apesar de que a liña Santiago-A Coruña ten toda a infraestrutura disposta desde hai anos); algunhas das liñas galegas teñen o sistema de regulación do tráfico mais primitivo en servizo dentro de RENFE, o que se denomina comúnmente "sistema de regulación por bloqueio telefónico" (estación de Rábade: ring!! ring!! Pepe, dou-lle saída ao cercanías, síntes-me?, sí, sí, ao cercanías; o cercanías dis, ahh., agora xa entendo; sí, sí, recibido, o cercanías). Nestas condicións, as velocidades ás que circula o ferrocarril en Galiza non superan en moito a das dilixencias do século XVIII. Os servizos mais rápidos de RENFE en Galiza non chegan en nengún caso á media de 70 Kms. por hora (68 do Talgo no tramo Vigo-Ourense, 67 o Costa de Galicia entre Vigo e Coruña); os mais deles oscilan entre os 40 e os 60 . Ben pois está debe parecer aos responsábeis do MOPT unha velocidade acorde coa nosa idiosincrasia porque non incluíron nengunha das liñas galegas nos últimos programas de infraestrutura do transporte ferroviario que se fixaban como obxectivo "elevar a más de 160 Km/hora la velocidad máxima en aquellos trayectos donde el ferrocarril se manifiesta como competitivo".

A débeda histórica existe. Existe e ademais é mui superior ao que o súpetamente afirman Fraga e Cuíña, ferroconvertos con mui pouca lexitimidade para reclamar agora que trona, cando non o fixeron por exemplo cando na discusión dos Presupostos Generales del Estado do ano derradeiro Galiza ficava fóra do programa antes citado, ou cando día a día se incumplan as promesas do Plan de 1987

O problema real é un problema político. Tanto o goberno autonómico como o central optan por unha política claramente automovilística (autovías, autoestradas, transporte privado por estrada) en detrimento do transporte ferroviario. Nesa tesitura, países como Galiza que arrastaban un histórico déficit en tal sentido son os mais perxudicados. E a solución real é tamén política. E a de mudar o modelo de transporte e apostar polo ferrocarril fronte á estrada. Este vai ser un tema candente nos vindeiros meses ao que seguiremos a prestar atención nesta revista.



ALGUNHAS RAZONS PARA DEFENDER O FERROCARRIL

* Unha tonelada transportada por tren esixe a queima de 4 veces menos combustíbel que se é transportada por camiión. Polo tanto, menos gasto dun recurso limitado, menos emisións na atmósfera, menos efecto invernadoiro.

* Unha vía dobre para o ferrocarril ocupa 4 veces menos espazo do que unha autoestrada (3 veces menos que unha autovía). Polo tanto, deixa máis espazo para outros usos e corta menos a comunicación interna no ecosistema no que se establece.

* A construción dunha liña ferroviaria implica un gasto inferior en materiais e combustíbeis durante a propia construción, e mesmo é sempre máis barata. Ademais a construción dunha estrada xenera outras necesidades que tamén implican gasto, ocupación de espazos e consumos suplementarios de enerxía, como por exemplo, aparcamentos, sistemas de regulación do tráfico, policía, etc.

* En Galiza morren cada ano perto de seiscentas persoas, vítimas do tráfico por estrada. A mortalidade ocasionada polos automóveis é máis de 200 veces superior á ocasionada polo ferrocarril.

* O tráfico por estrada é unha crescente ameaza para a calidade de vida no planeta. Non só polas vítimas e as emisións á atmosfera, senón porque fomenta o individualismo e a competitividade, o estrés, o consumismo e a perda de tempo nos engarrafamentos. O petróleo é un elemento de inestabilidade internacional, que ademais de significar un apoio a réximes reaccionarios e corruptos ten ocasionado xa centos de milleiros de mortos.

* O único argumento a favor do transporte por estrada é o de seren a alternativa preferida polas multinacionais do automóvil e o petróleo, polo enxamio de empresas de construción que participan nelas e polos políticos que están ao seu servizo.

POR ESO NO QUE ATINXE AO TRANSPORTE, A UNICA ALTERNATIVA SUSTENTAVEL É O FERROCARRIL.