

A MESA PARA A DEFENSA DOS CAMIÑOS DE FERRO NA GALIZA

Ante o plan de desmantelamento progresivo da rede galega de camiños de ferro e para facer valer a súa voz de protesta, constituíu-se en Betanzos, en setembro deste ano, a Mesa para a Defensa dos Camiños de Ferro na Galiza.

Sindicatos, partidos, empresarios, usuários e distintos colectivos cidadáns e ecoloxistas compoñen esta Plataforma que protagonizou distintas mobilizacións en toda Galiza parando o tren nas principais capitais galegas tres domingos consecutivos e culminando os actos de protesta coas multitudinarias manifestacións de Monforte e A Coruña.

A denuncia é unánime: os camiños de ferro de Galiza están obsoletos e precisan un plano global de mellora. As actuacións en infraestructuras, material rodante e servi-

zos son imprescindíbeis: a modificación e renovación do trazado, a electrificación, a modernización do

senalamento e a seguridade, a modernización do material rodante, a supresión dos pasos a nivel, a creación da rede de cercanías nas áreas metropolitanas... son algúns exemplos das carências. A oposición á supresión de servizos e á baixa calificación das liñas (Monforte-Lugo-A



A AUTOVIA DO NOROESTE AMIAZA CON DESTRUIR O VAL DO NEIRA

Continúa a campaña de viciños e ecoloxistas contra o paso da Autovía do Noroeste polo Val do Neira. No pasado mes de setembro entregaron-se unhas 1300 sinaturas na sede do Ministerio de Obras Públicas, Transporte e Meio Ambiente solicitando que se desbote definitivamente o trazado E/D2 polo val do Neira, e se substitúa polo trazado A que transcorre paralelo á Nacional VI, debidamente modificado para evitar os danos no regato do Convento. O mesmo día, representantes dos viciños e de Adegas, xuntamente co alcalde de Baralla, reuníron-se en Madrid con responsábeis do MOPTMA. Entre estes figuraba o entón Secretario Xeral para as Infraestructuras do Transporte Terrestre, Emilio Pérez Touriño, que se comprometeu a

revisar ambos trazados e retomar aquel menos impactante.

Sobre o impacto ambiental da Autovía polo Val do Neira abondamos no anterior número de Cerna. Pero cabe recordar que o propio EIA (Estudo de Impacto Ambiental) consideraba máis impactante no medio a alternativa E/D2 que a alternativa A, decidíndose por aquela en base a un aforro duns 4 mil millóns de pesetas ao prescindir dun túnel de 1200 metros. A alternativa E/D2 destruírá completamente o Canón e o Val do Neira, de grande valor ecolóxico e paisaxístico (vexa-se o roteiro ecolóxico neste número de Cerna) e tamén socio-económico. A modo comparativo, a alternativa E/D2 polo Val do Neira movería 2 veces máis escombros e necesitaría 3 veces

máis terrapléns que a alternativa A, sendo ademais a lonxitude da primeira un 33% maior que a da segunda, cifra que se incrementa até un 66% se nos referimos á lonxitude dos trazados en superficie. A alternativa eleita polo MOPTMA transcorre por ladeiras de pendente entre o 100 e o 200% no canón do Neira, e destrúe irreversiblemente o val do Neira. Durante o período de alegacións, viciños e ecoloxistas (Cdenat, Xevale, CODA e AGENG) tiñan solicitado o cambio de trazado da alternativa E/D2 pola A.

A campaña desenvolvida até o momento conseguiu o apoio formal do concello de Baralla e da Deputación de Lugo. Porén, até o momento non temos recibido constatación algunha do ministerio, e hai indicios de que o PSOE (ministerio)

Coruña-Ferrol) é contundente.

Fronte a esta situación, a Plataforma reclama un investimento non inferior a 20.000 millóns de ptas. a cargo dos presupostos xerais do Estado para 1995 e esixe da Xunta de Galiza que asuma a súa responsabilidade política e reclamar os medios precisos para modernizar os camiños de ferro e adapta-los á realidade galega facendo valer as competencias do Estatuto de Autonomía e non sendo cómplice dos planos de Renfe e da Administración Central de desmantelar a rede de camiños de ferro de Galiza.

No número 6 de Cerna temos publicado un artigo no que se valoran as vantaxes sociais e ecolóxicas do tren, mui superiores ás doutros medios de transporte, nomeadamente ás estradas e autoestradas. É por elo que saudamos con esperanza o traballo desta Mesa. ❑

Esther Rodríguez

e o PP galego (Diputación, Xunta) chegaron a un acordo para non modificar o trazado, presionados polos responsábeis inmediatos das obras, a Demarcación de Carreteras de A Coruña.

Os enxeñeiros de A Coruña teñen mostrado xa noutros temas unha nula conciencia ambiental, como sucedeu no caso das Pozas de Melón ou da Frga de Toén, destruídas pola Autovía das Rías Baixas. En relación co Val do Neira actuaron belixerantemente en contra dos veciños desde un comezo. Hoxe constitúen o principal obstáculo para a modificación do trazado, tendo conseguido acercar ao PP aos seus intereses. Adega continua coas accións en contra da Autovía polo Val do Neira, sen descartar unha oposición frontal á autovía en consecuencia da inercia da propia administración. ❑

Manuel Soto Castiñeira

MOVER-SE MAIS PARA CHEGAR MENOS

Unha Comisión Real, presidida polo prestixioso científico e conselleiro goberamental Sir John Houghton, vai presentar este mes o resultado de ano e meio de traballo sobre a contaminación ambiental en Inglaterra. Algunhas das súas conclusións filtraron-se á prensa a finais de setembro e mereceron titulares de primeira páxina: "O reinado do automóvil debe acabar" encabezou, por exemplo o "Independent" o seu adianto do documento. ¿Por qué tanto rebumbio?. Pois porque a Comisión, tras constatar que "a construción de estradas por sí mesma produce tráfico" propón "a práctica paralización de todos os programas de construción de estradas e o desvío dos diñeiros goberamentais ao transporte público, incluíndo os camiños de ferro" (Independent, 25/9/1994).

A afirmación de que mais e milliores estradas = mais tráfico, polo que a medio prazo as milloras en estradas autoanulan-se e precisan de novos investimentos nelas, ven sendo constatada en numerosos estudos recentes (vexa-se por exemplo a última edición do prestixioso informe La situación en el mundo, que edita anualmente o nada radical Worldwatch Institute de Washington). E, na realidade, non debera sorprendernos: cada vez recorremos mais distancia para realizar os mesmos cometidos cotiáns (se non houbera autoestrada Santiago-A Coruña, ¿irían moitos composteláns á merca aos hipermercados desta última cidade?). O coche favorece a urbanización dispersa e con elo a multiplicación do número de traxectos por familia, xa que en tal forma

de hábitat é preciso coller o coche para calquera desprazamento, provocando así ademais da correspondente perda de terreo agrícola e recreativo engarrafamentos á entrada nas cidades que esixen á súa vez a ampliación dos accesos ás mesmas, das superficies de aparcamentos, etc. Unha vez construídos estes accesos, mais cidadáns se animan a facer mais casiñas mais lonxe do lugar no que traballan, van a escola, etc., e a historia volve a comezar. Maior mobilidade non implica un mellor acceso.

Con toda a parsimonia e parcialidade que se queira, pero en moitas administracións europeas e norteamericanas están comezando a estudar-se medidas -e en menor medida a aplicar-se- para limitar o tráfico automóvil privado e favorecer os transportes públicos. Unha das que por exemplo propón o informe da Real Comisión inglesa é a de forzar á que as novas escolas, establecementos comerciais, hospitais e lugares de traballo se sitúen nas rutas dos transportes públicos, especialmente dos eléctricos, e de que se gasten os cartos previstos para novas estradas en favorecer esta política.

Os Cuíña, Pérez Touriño, Ramilo, etc. están empeñados en que Galiza siga -con ou sen peaxe- o mesmo camiño motorizador do que agora outros países comezan a querer escapar. Non sería mais prudente atallar, investindo hoxe en transporte público, en ferrocarril e mais en ordenación do territorio en vez de no fomento do transporte privado?. Pois non, sempre tarde, mal e a rastras. ❑

.....

RENFE e outras 12 empresas ferroviarias europeas veñen de asinar un acordo con dúas coñecidas marcas de automoveis-turismo polo que o transporte dos coches destas marcas entre as fábricas e os puntos de venda e mais o de pezas dunhas fábricas a outras da mesma empresa vai-se facer a partir de agora por ferrocarril. A CITRÖEN de Vigo non vai ter a mesma oportunidade porque os ferrocarriles galegos están en proceso de desmantelamento. Mira que se logo de ter as tan cacarexadas autovías, resulta que a principal empresa viguesa emigra por non termos ferrocarril, tería gracia, ¿non si? ❑

Joam Carmona