

A CONSTRUCCIÓN DA REDE FERROVIARIA GALEGA: UNHA MIGA DE HISTORIA

por Joám Carmona

Os camiños de ferro chegaron tarde ao noso país. Cando os composteláns viron entrar a primeira máquina fumegante na recentemente derrubada estación de Cornes, os cataláns levaban xa 25 anos subindo e baixando dos vagóns de Mataró a Barcelona. Naquel ano de 1873 Galiza era a última das actuais comunidades autónomas ás que chegaba o novo medio de transporte ao que Curros alcumaba como "o Cristo dos tempos". Bon comezo para un servizo público que na súa primeira comparecencia chegaba tarde!!.

Até a constitución de RENFE no 1941 os ferrocarris foron construídos no Estado Español por empresas privadas e privada foi a súa xestión. Na percura do máximo lucro e no menor prazo posíbel, as empresas mais fortes ocuparon-se de aquelas líneas de orografía mais doada e maiores expectativas de tráfico; as demais, ficaron nas máns de empresas menores, con unha feble estrutura financeira, e mesmo en ocasións de caloteiros e especuladores. Este foi o caso das líneas galegas que sufriron todo tipo de vicisitudes. As empresas encargadas de comunicar A Coruña e Vigo co interior da Península deron cos seus papeis nos xulgados mediada a década de 1860, ficando as obras interrompidas, mentres que noutras partes de España levaba xa muito champán corrido en inauguracións de líneas ferroviárias. Muita da culpa do retraso foi tamén dos alcaldes, propietarios, burgueses e en xeral das forzas vivas das distintas vilas galegas, e moi en especial das de A Coruña e Vigo que non só non foron quen de se poñeren de acordo para facilitar a formación de empresas ferroviárias conxuntas senón que mesmo boicotearon os proxectos que se dirixían ás cidades "enemigas". Un deles, que pretendía unir Vigo con Madrid e con

HISTORIA E ALTERNATIVAS PARA OS CAMIÑOS DE FERRO DE GALICIA

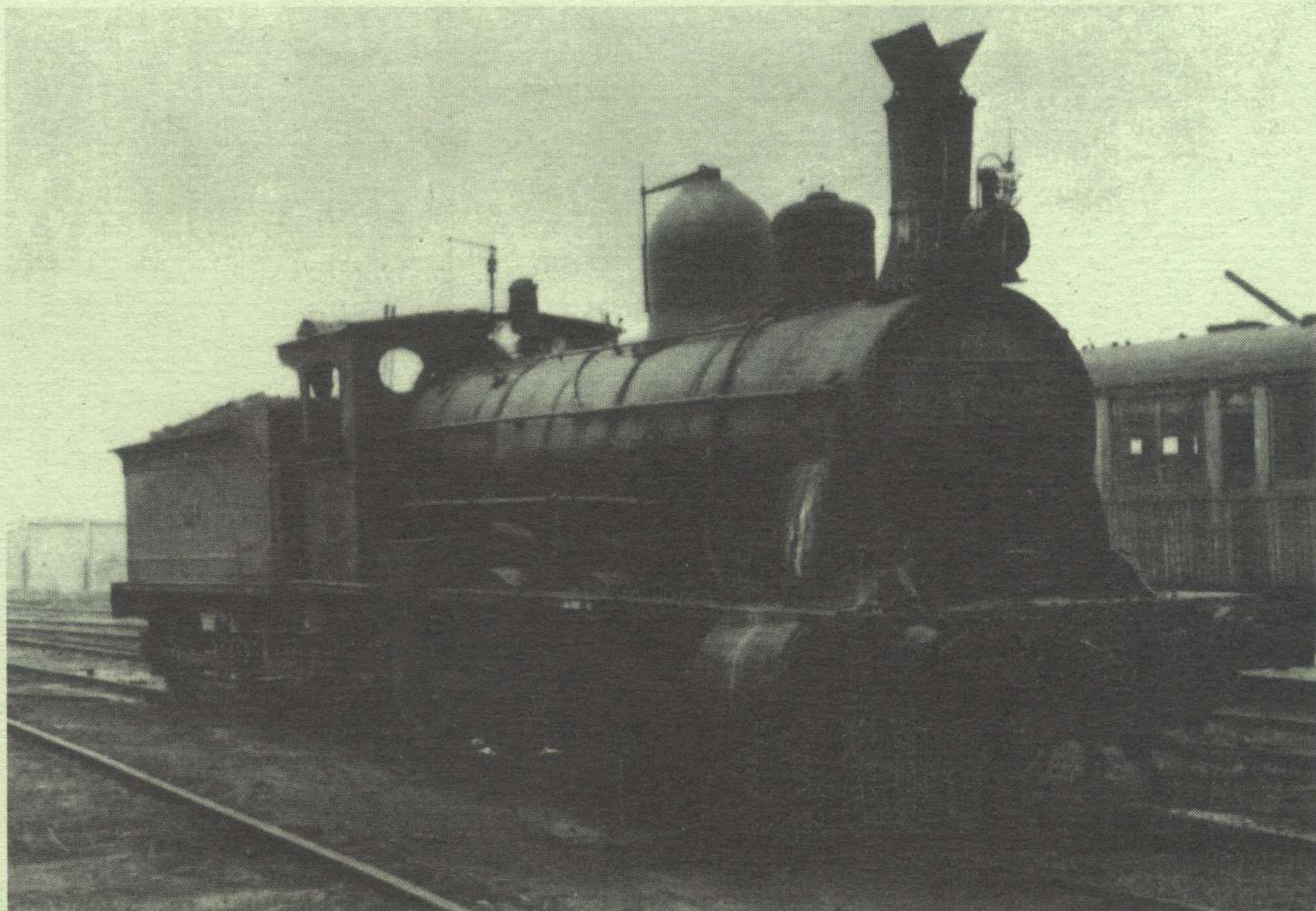
Oporto xa no ano 1853, e que contaba con fortes apoios financeiros no exterior, foi dinamitado polas forzas vivas coruñesas dirixidas por aquel hábil especulador e magnífico intrigante que se chamou Juan Flórez.

Por estes motivos foi unha liña moi cativa, a que unia Compostela co seu porto natural, o de Carril, hoxe case un barrio de Vilagarcía, a que con pouco mais de 40 Kms. abreu a historia ferroviária de Galiza. Foi esta unha liña construída maioritariamente con capital inglés, que logo se ampliaria até Pontevedra. A "West Galicia", que tal foi o nome desta empresa que celebraba os seus consellos de

administración na City londinense, tiña como xerente en Galiza a un tal John Trulock, abó de Camilo J. Cela.

Até dez anos mais demorou a inauguración da primeira liña de larga distancia, a que comunicaría A Coruña coa capital española, construída logo dun auténtico calvário de problemas con unha forte subvención do estado por unha empresa que remataría formando parte da francesa Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. Polo contrario, a empresa concesionária da construción da liña de Vigo-Ourense a Zamora, a hoxe reconvertida Compañía de los Ferrocarriles de Medina a Zamora e de Orense a Vigo, que esto significan as siglas MZOV e non outra cousa, abandonou "sine die" a construción da liña de Vigo a Zamora, polo que a conexión do Sul de Galiza co interior peninsular tivo que se facer conectando con un ramal Ourense-Monforte coa liña Coruña-Madrid, feito este que foi o que convertiu á vila do Cabe no principal nó ferroviário de Galiza, xa que por ela pasaba así tanto tráfico da liña de Coruña como o procedente da de Vigo.

A apertura da comunicación co interior peninsular e con Portugal no 1886 pecharon a primeira xeira da construción ferroviária en Galiza, unha xeira na que se fixo o 55% do tendido ferroviário con que



CADRO I

Ano	Línea aberta ao tráfico	Observacións
1873	Santiago-Carril	A primeira línea galega
1875	A Coruña-Lugo	
1883	Lugo-Monforte-Madrid	Completa á línea anterior comunicando por primeira vez A Coruña con Madrid
1884	Vigo-Pontevedra	
1885	Vigo-Monforte	Vigo pasa a comunicarse co interior non directamente, senón por Monforte, co que a vila do Cabe convirtese no principal nó ferroviario galego
1886	Vigo-Valença do Minho	Coa apertura da Ponte Internacional, Galiza abre a súa comunicación con Portugal
1899	Pontevedra-Carril	Completa-se a línea Vigo-Santiago
1918	Betanzos-Ferrol	
1943	Santiago-Coruña	Completa-se o corredor A Coruña-Vigo
1957	Ourense-Sanabria	A tan reivindicada línea Sur que comunica Vigo con Madrid, sen pasar por Monforte
1958	Santiago-Ourense	O tramo que completaba a actual rede de de vía ancha. Ponto e final á nosa magra historia ferroviaria

contamos hoxe en día. A partir daquela viria outra vez o deserto, pois entre 1886 e a Guerra Civil só se abriron ao tráfico os 77 Kms. das liñas Pontevedra-Carril e Betanzos-Ferrol, unha liña esta última excepcional, construída directamente polo estado que consideraba estratéxica a comunicación do Arsenal ferrolán coa capital administrativa e militar do Estado. Resulta por tanto inexacta a afirmación que están a facer algúns políticos galegos pouco informados de que o tendido ferroviario galego é na súa totalidade decimonónico, pois ao final do século pasado aínda estaban sen facer tramos tan importantes como o de Santiago a Coruña, ou a da primeira con Ourense ou o de esta última capital con Zamora. De feito, mais dun terzo do tendido foi inaugurado na época de Franco, aínda que unha parte importante das obras de fábrica databan da década de 1920.

O ABANDONO DUNHA REDE CATIVA E INCOMPLETA

por Vitoria Formosinho

O remate do traxecto de Santiago a Ourense no ano 1958 foi o último investimento en ampliación de trazados realizado nos camiños de ferro galegos. Os gobernos "tecnocratas" da década de 1960, tentando de se adaptar ao modelo norteamericano de desenvolvemento baseado no indúustria do automóvil e da construción de grandes infraestruturas que demandaban as multinacionais do petróleo e do automóvil introduciron unha muda sustancial no modelo de transporte: a aposta pola motorización e pola privatización dos desplazamentos e o relegamento do ferrocarril a un papel cada vez mais subordinado.

Os gobernos españois posteriores (a través do Ministerio de Transportes no relativo á infraestrutura e a través de RENFE no material e servizos), en idéntica

línea, desbotaron calquera investimento en construción de novos trazados interurbanos e orientaron os seus fondos en tres direccións: á millora das redes de cercanías das grandes cidades, ao desdoblamento dalgunhas liñas existentes, e ao acabado do proceso electrizador. Galiza non recibiu cadela no que atinxe ás dúas primeiras, mentres que no relativo á electrización, introduciuse esta só na liña Monforte-Ourense-Vigo, aproximadamente a terceira parte do noso trazado, ficando aínda hoxe mais dos 2/3 das nosas liñas sen electrizar.

A puntilla para o ferrocarril convencional foi no Estado Español o proxecto AVE. O seu gasto pantagruélico condenaba á fame ao resto da rede para os anos seguintes; as fantásticas desviacións nos gastos orzamentados para a nova liña Madrid-Sevilla forzaron a introducir economías no resto da rede. Pouco despois da inauguración do AVE comezaron as declaracións da presidenta de RENFE de que a empresa proxectaba reducir e mesmo pechar as liñas

deficitarias. E, claro está, o AVE non, pero as contrapartidas sí que nos afectaron, e no mes de febreiro do 1993 comezaron as primeiras reducións de servizos nas liñas galegas (vexa-se Cerna, nº6, primavera 1993).

As reducións de 1993 desvendaron unha inesperada resistencia ao desmantelamento do sistema ferroviario (manifestacións populares, protestas de numerosas institucións, etc.) e forzaron á dirección de RENFE á tentar outras alternativas para paliar o déficit. A solución presentada consistía non en realizar as melloras precisas para facer o tren máis atractivo senón en buscar copartícipes no financiamento dos déficits entre as comunidades autónomas, concellos e outras institucións que se verían do contrario perxudicadas polas reducións de servizos. Neste marco RENFE emplazou á Xunta de Galiza durante o ano 1994 á cubrir os déficits correntes das liñas A Coruña-Ferrol, A Coruña-Monforte e Ourense-Zamora como único xeito de evitar unha forte redución dos

CADRO II

Reducción de servizos de RENFE en Galiza desde 5 de marzo de 1995

A Coruña-Ferrol	4 servizos menos por día
Ourense-Zamora	2 servizos menos por día
Ponferrada-Monforte	2 servizos menos por día
Monforte-Ourense	6 servizos menos por día

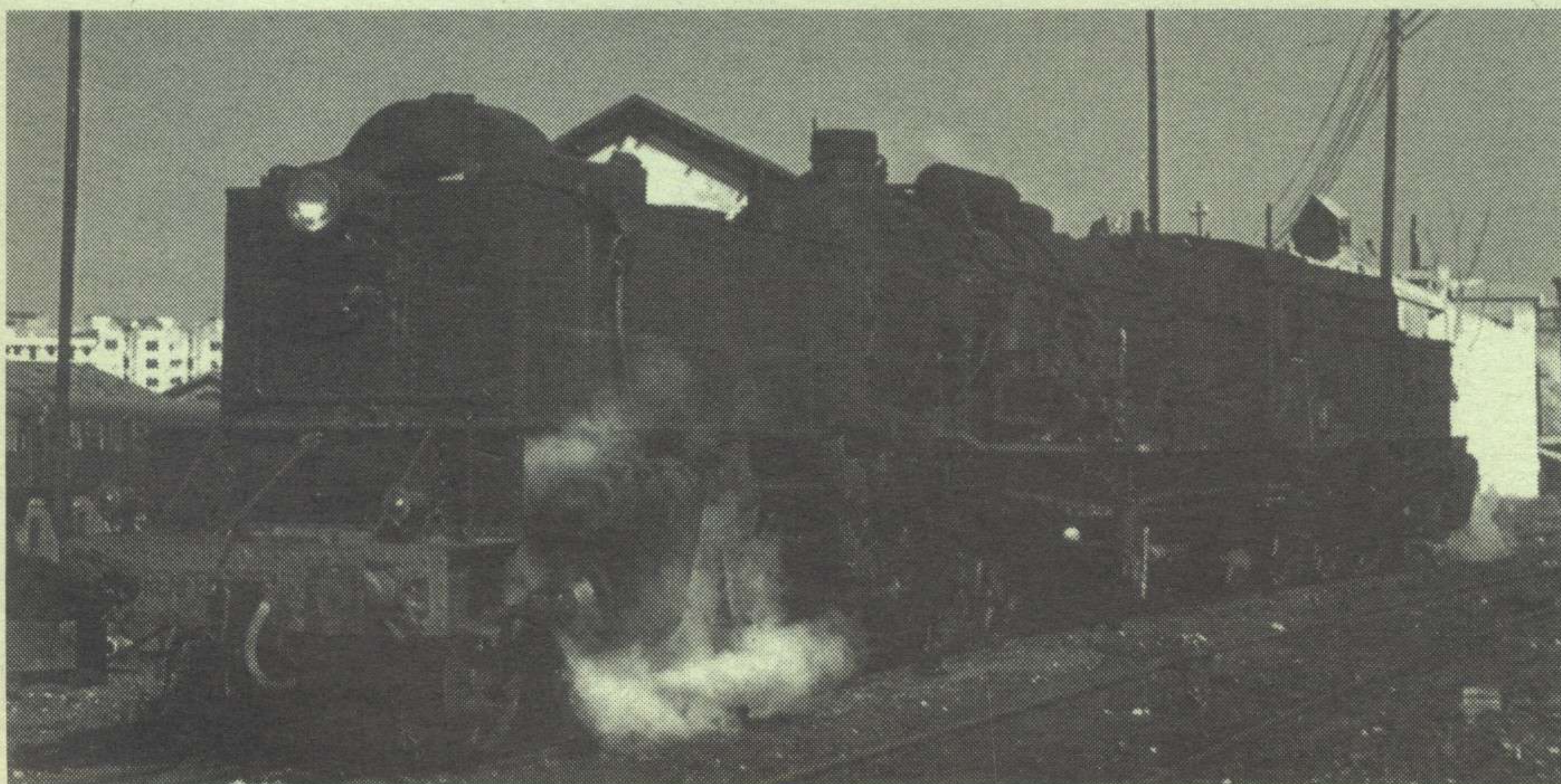
servizos e mesmo a eliminación dalgúns deles. A Xunta, tras dunha man de declaracións e protestas verbais que duraron varios meses, acabou aceptando en xaneiro deste ano un acordo con RENFE e o Ministerio de Transportes polo que se comprometía, sen contrapartidas, a aportar 331 millóns anuais durante os tres próximos exercicios, como compensación polas perdas sufridas nos servizos deficitarios que RENFE presta en Galiza.

A Xunta conseguía así reducir o número de servizos afectados pola amiaza de RENFE pero aceptaba implícitamente a dos que se inclúen no Cadro II, que efectivamente se levou a efecto o día 5 de marzo pasado. Igualmente quedaba apartada a discusión de calquera plan de modernización dos camiños de ferro en Galiza, a única forma efectiva de que o déficit desapareza.

O PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUTURAS

O documento guía da actual política de transportes e infraestruturas do Ministerio de Obras Públicas, Transportes e Medio Ambiente (MOPTMA) é o denominado Plan Director de Infraestruturas, que foi presentado no ano 1993. Trata-se dun ambicioso plan que define a política do Ministerio até o ano 2.007 e que aposta mais unha vez polas estradas e a circulación do automóvil como eixo do sistema de transporte. Abonda con dicir que adica a autovías e estradas diversas o 52% dos 13,8 billóns de pts. cos que espera poder contar, deixando o resto a repartir entre as infraestruturas doutros transportes: portos, aeroportos, camiños de ferro, etc. A estes últimos asigna-lles algo mais dun 20%, do que a metade irá destinada á liñas de alta velocidade; nengunha delas chegará a Galiza.

Nas migallas que quedan para a mellora do ferrocarril convencional, todos os indicios apuntan a que a distribución das partidas por comunidades vai-se realizar en función da súa participación actual no tráfico ferroviario do total do Estado; a Galiza asignase-lle un 4,5%, unha cifra moi baixa, derivada da deficiente dotación de rede e material ferroviario. De non mudar esta forma de asignación, tenderá aínda a aumentar a nosa "débeda histórica" no ferrocarril convencional ao tempo que non chegaremos nen por aproximación a un tren digno e de velocidades competitivas.



A "T" GALEGA. UNHA PROPOSTA DE ALTA VELOCIDADE PARA GALICIA

por Roberto García Olano

Por 535.080 millóns de pesetas Galicia podería ter unha rede de Alta Velocidade (A.V.), que conectase entre sí cinco das súas sete cidades, a éstas co resto da península a traveso de Monforte de Lemos (pola prometida liña de A.V. de conexión coa meseta), e finalmente con Portugal a traveso dunha nova conexión ferroviaria vía Tui que enlazara coa liña Porto-Lisboa. Dado que a Unión Europea apoia o establecemento da A.V. neste corredor portugués teríamos conectado así A Coruña-Lisboa a traveso do que poderíamos alcumar a "Dorsal Atlántica de Alta Velocidade".

Superporían-se deste xeito os servizos intragalégos de A.V. cos de longo percorrido do mesmo tipo que conectarían a Galicia co centro da península, coa fronteira francesa a través da liña Madrid-Irún e a traveso de Tui con Porto e Lisboa.

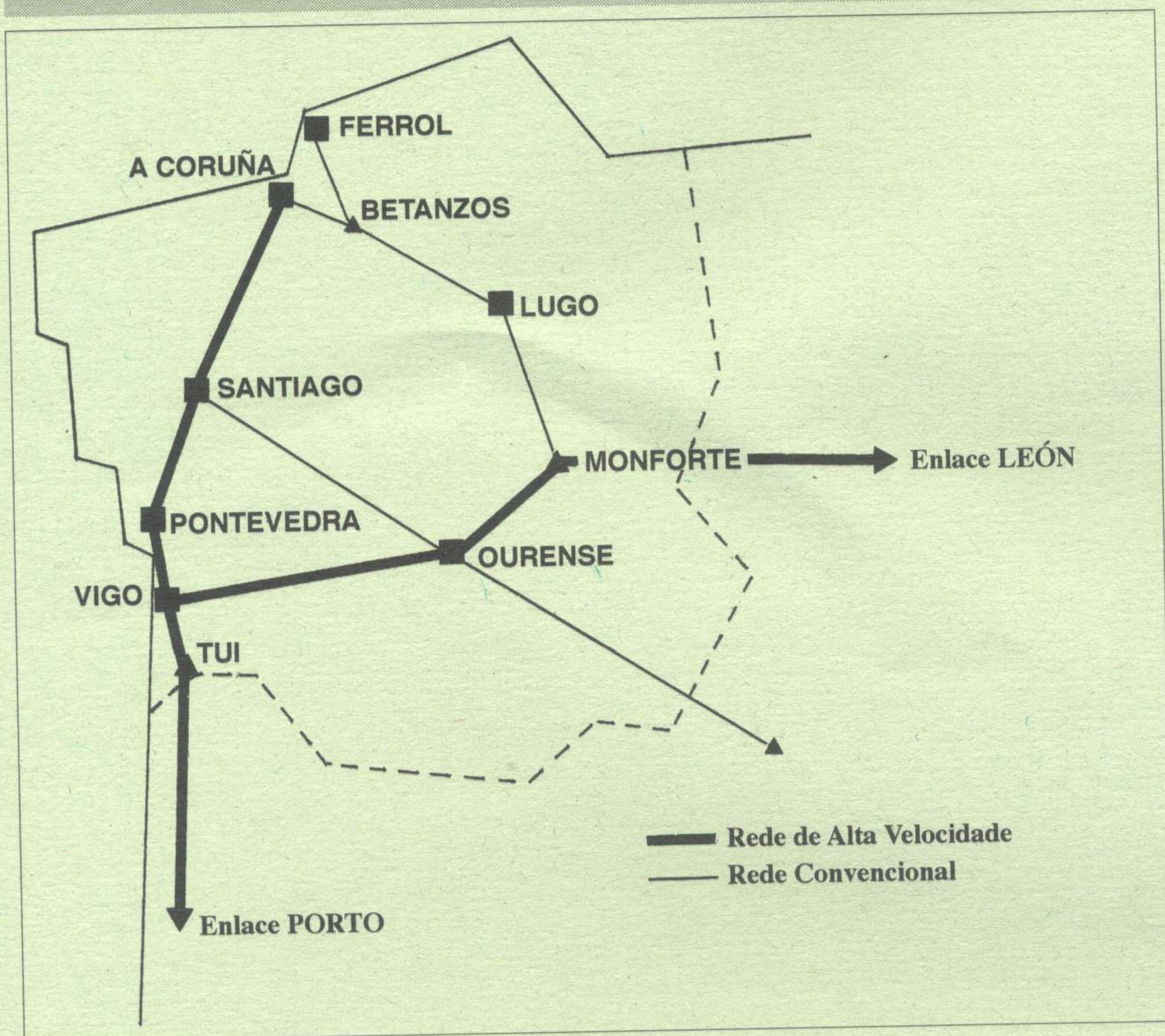
Hoxe por hoxe o corredor Vigo-A Coruña é considerado como ún dos mais rendíveis de RENFE, tendo sido capaz nos últimos anos de gañar cota de mercado a pesar de estar explotado en vía única, con unidades diesel de aceleración e velocidade non mais que discretas e de sufrir a competencia da autoestrada. Coa liña de A.V. o tempo de viaxe reduciríase notabilísimamente tal como se pode ver no Cadro III.

As tres liñas restantes, A Coruña-Ferrol, A Coruña-Lugo-Monforte e a Santiago-Ourense-Zamora quedarían fora do programa de A.V. pero de certo que o crecemento do tráfico das outras liñas induciría un moi superior uso delas. Sería conveniente desviar por estas liñas de velocidade convencional o tráfico pesado de mercadorías, tanto para promové-las como para non saturar as circulacións polas de A.V.

CADRO III

Duración das viaxes nunha hipotética rede de Alta Velocidade

A Coruña-Vigo	1 hora
A Coruña-Santiago	25 min.
A Coruña-Ourense	1 hora e 32 min.
Santiago-Ourense	43 min.
Pontevedra-Santiago	25 min.
A Coruña-Madrid	5 horas e 52 min.
Vigo-Madrid	4 horas e 58 min.
A Coruña-Lisboa	3 horas e 35 min.
A Coruña-Porto	2 horas e 12 min.



A respecto da línea Ferrol-A Coruña debería tender-se a súa especialización no tráfico de cercanías, duplicando total ou parcialmente a línea, dotando-a de Control de Tráfico Centralizado (C.T.C.) e electrificando-a para poder usar en ela material rodante máis moderno do tipo das series 446 e 447, de gran aceleración e máis axeitadas a este tipo de tráfico. Igualmente sería conveniente a electrificación nas líneas A Coruña-Lugo-Monforte e Santiago-Ourense, así como a dotación de C.T.C. na primeira delas, o que incrementaría a súa capacidade e seguridade, promovendo así o seu uso. Mentres tanto, e para non perder máis tráfico de viaxeiros en ditas líneas ás que se culpa de ter unha ocupación moi reducida,

sería indicada a utilización dun material máis axeitado, do tipo das unidades diesel VT610 ou similares que ten introducido con éxito

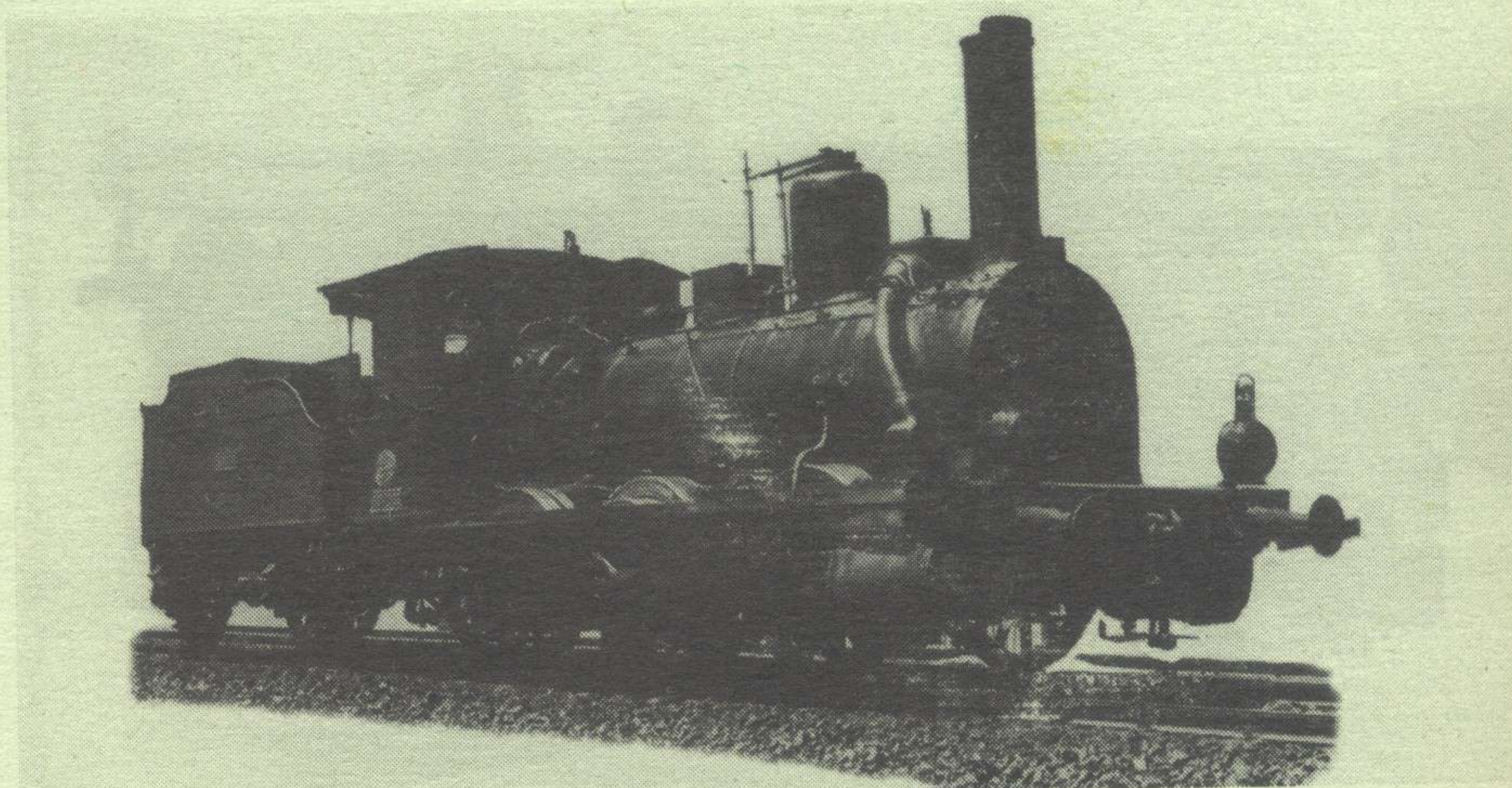
recentemente nas difíciles líneas de Baviera a empresa dos ferrocarris alemáns. Estas unidades posúen unha tecnoloxía basculante activa que, a carón coa súa elevada potencia (970 kw), permíte-lles reducir nun 21% o tempo de viaxe. En unidades indeformables de máquina-remolque con cabina e 136 asentos poderían recuperar unha boa parte do tráfico perdido e reducir os actuais custos de explotación, que son excesivamente elevados debido á utilización de unidades sobredimensionadas e excesivamente lentas.

En conxunto, a proposta que neste artigo se fai supón a realización de 350 kms. de vía dobre, electrificada, banalizada e dotada de travesa polivalente (adaptable ao ancho europeo); a remodelación e axeitamento das entradas ás cidades, unha conexión sobre o Miño en Tui e unha solución diferente á actual para a estación de Vigo, que permita convertí-la nunha estación de paso, solución máis indicada que a de manter a actual (que enlaza coa línea de A.V. en Redondela).

535.080 millóns a investir en dez anos non é moito, pouco máis de 50.000 por ano, para achegar os camiños de ferro galegos aos europeos do ano 2.000. Se, no seu canto, deixamos pasar o tren, tal vez o perdamos definitivamente.

NOTAS: O custo por Km. de vía A.V. está estimado a partir dun estudo sobre a "T" vasca e os proxectos franceses en curso, actualizando os custos a pts. 1995, así como sobre datos das seguintes publicacións:

- Situación, número 34, 1993
- Maquetren, 2/1992
- Vía Libre, número 370, 1994



Análise crítica e alternativa de ADEGA O MODELO DE FERROCARRIL QUE NOS PROPON A XUNTA

Por Ramón Varela Díaz

A Dirección Xeral de Transportes da Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda no seu documento de outubro de 1994 de título "Propuesta alternativa de un plan director de infraestructuras ferroviarias para el noroeste español, en concreto para Galicia" critica o Plan Director de Infraestructuras do MOPTMA -PDI de 1992, calificandoo de ambíguo, impreciso, discriminatorio para Galiza, falto de homoxeneidade, carente de prioridades ou calendarios, falto de visión global de infraestructuras, e mesmo o tilda de provocar o aislamiento ferroviario noroccidental. Cando se refire ao capítulo de modernización de líneas e adecuación da velocidade afirma que o PDI leva consigo a marginación absoluta para Galiza.

Frente a esta situación a Xunta describe unha serie de suxerencias para un Plan de Infraestructuras Ferroviarias do Noroeste español, con obxectivos en algún caso coincidentes co PDI, e fai unha "Propuesta de Plan Director de Infraestructuras Ferroviarias para Galicia", afirmando que, mais que

alternativa ao PDI, é unha proposta nova, que concreta, relaciona e prioriza actuacións na rede ferroviaria galega.

No presente informe analizamos esta "Propuesta de Plan Director..." da Xunta, indicamos os puntos principais de discrepancia de ADEGA con respecto á mesma, e presentamos unha alternativa que xulgamos viable e cuxa realización sería de grande importancia.

OBXECTIVOS DA PROPUESTA DE PLAN DIRECTOR

Os obxectivos xenéricos de partida presentados tanto no PDI como na Proposta da Consellería que teñen relación coa necesidade de modernizar as infraestructuras ferroviarias, reducir tempos de viaxe, aumentar a seguridade, potenciar o tráfico de mercancías,...etc, parecen puntos básicos que aglutinarían en principio todos os sectores e intereses de defensa do ferrocarril, sin embargo os obxectivos propostos quedan só nunha declaración de intencións porque os resultados previstos, os obxectivos concretos e finais para o ano 2007 deixarian de novo a Galicia cunha estrutura ferroviaria máis propia de principios do século XX que do século XXI e a proposta da Xunta non corruxiría a discriminación para Galiza que crítica no PDI do MOPTMA.

O modelo de ferrocarril que plantexa a Xunta para o futuro é

que no século XXI teñamos un tren que comunique no interior de Galicia a 80 km/h e no mellor dos casos nos trens tipo Talgo que nos acerquemos aos 95 km/h, mentras que para salir de Galiza podería facerse a Alta Velocidade entre 300-350 km/h (aínda que nunha primeira etapa se quede esta en 200-220 km/h.).

Discrepamos desta "estrela" do proxecto AVE e da Alta Velocidade na línea Monforte -Ponferrada.

Polo contrario, desde ADEGA plantexamos como obxectivo alcanzar un medio de transporte moderno, rápido, seguro e eficaz, adaptado á realidade galega, que comunique as grandes cidades entre sí -líneas "Interurbanas"- e co exterior, e o tempo que serva para utilizar en corto percorrido -líneas de cercanías, dada a diseminación dos núcleos de poboación no noso país.

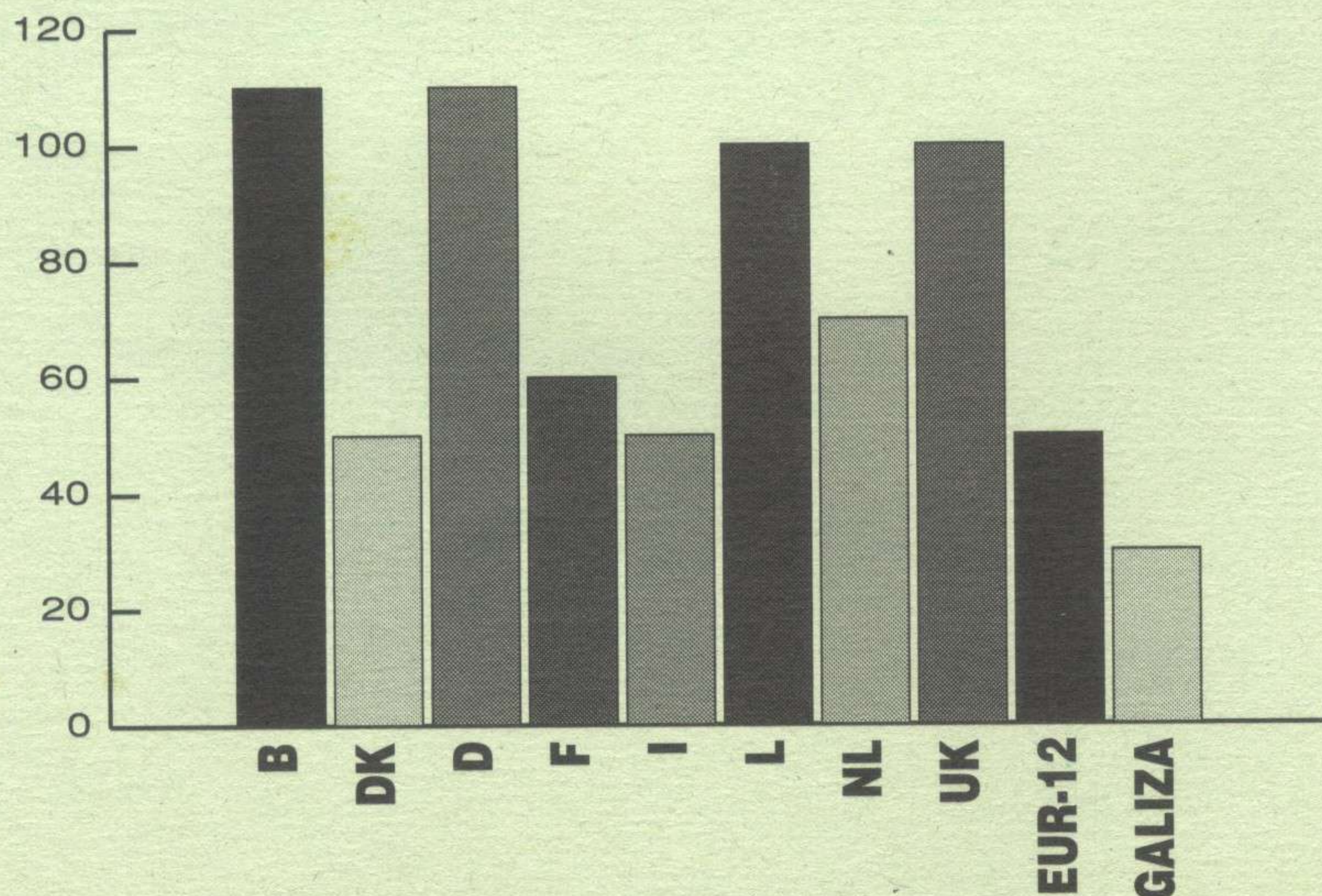
Os obxectivos de velocidade para axusta-lo aos presupostos arriba citados e face-lo competitivo deberían ser:

- Velocidades medias no interior de Galicia de 120-160 km/h. en líneas electrificadas e con dobre vía.
- Velocidades medias de 95-120 km/h nas líneas de cercanías.
- Velocidades altas de 200-220 km/h nas líneas que leven fora de Galiza, en dirección a Madrid a partir de Monforte, e en dirección a Lisboa a partir de Vigo, sen necesidade da "Alta Velocidade".

OS INVESTIMENTOS DO PLAN

1) Os investimentos propoñidos pola Xunta para o ferrocarril no período de 13 anos que vai até o 2007 ascende a 152.866 millóns de ptas. Esta cifra significa o 3,9% do total a invertir no PDI, é calquera entenda que é insuficiente, considerando a situación actual galega con infraestructura arcaica, deficiente estado de algúns tramos de vías, necesidade de novo trazado, abandono durante moitos anos,... posibelmente se teña que duplicar a inversión citada para lograr un ferrocarril moderno e competitivo.

O FERROCARRIL EN EUROPA En Km por 1000 km² (1989)



O Plan propón distribuir os gastos da seguinte forma:

• Alta velocidade AVE Ponferrada-Monforte	42.5%
• Modernación de líneas con aumento de velocidade . . .	14.7%
• Actuacións complementarias	6.2%
• Conservación e mantemento.	6%
• Seguridade.	5.3%
• Actuacións en medio urbano	17.1%
• FEVE.	8.2%

Consideramos que as prioridades ás que se debería destinar o groso das inversións terían que ser:

- modernización das líneas con aumento de velocidade, electrificación, dobre vía, novos trazados,
- actuación no FEVE,
- seguridade.

2) O gasto vai-se realizar fundamentalmente no AVE até Monforte. No Plan preve-se que o custo da línea de Alta Velocidade Ponferrada-León supón ela só 65.000 millóns de pts o que representa máis do 42% do gasto total en Galiza. A electrificación de todas as líneas de Galicia (Ferrol-Coruña-Santiago-Vigo, Santiago-Ourense e Monforte-Betanzos) podería realizarse pola cuarta parte, é dicir, con 16.000 millóns de pts.

3) O gasto en modernización de líneas con aumento de velocidade é moi baixo polo que non é raro que se teña como obxectivo pasar só de 60 a 80 km/h. Os 22.491 millóns a gastar en modernización de líneas, que significan o 14.7% do total, representan menos do dobre do que se vai gastar no FEVE ou tan só a terceira parte do que se vai gastar no AVE.

4) O Plan pretende gastar en actuacións urbanas que implican 4 by-pass e a integración urbana do ferrocarril en 5 cidades máis de 8.000 millóns de pts, mentras que para o FEVE só se dedican 12.500 millóns de pts.

En resumo dende ADEGA débese dar prioridade a modernización de líneas con aumento de material e adecuación do tren a realidade galega con obxectivos arriba marcados. Lembramos que no ano 2001 o proxecto Neitec en Suiza porá en marcha a línea Xenebra-Zurich con trens de vagóns inclinábais capaz de alcanzar nos tramos máis sinuosos unha velocidade média superior ao 30% da dos trens convencionais.

OS PRAZOS DE APLICACIÓN

O prazo que se marca de 1994-2007, é dicir 13 anos, representa unha inversión anual de 10.919 millóns, cifra baixísima tendo en conta que se necesita unha inversión de choque dado o atraso e abandono que ten actualmente o noso ferrocarril. O prazo debería establecerse como máximo no ano 2005 e con inversións anuais superiores a 20.000 millóns anuais.

Aos que consideren que nen o Goberno Galego nen o Goberno central poden facer frente cos seus recursos a esta inversión lembramos-lle que unicamente con aplicar unha taxa de emisión de 30 pts/kg/ano para o dióxido de xofre que botan a atmósfera as centrais térmicas de As Pontes e Meirama xa chegaría para financiar o ferrocarril, e por outro lado o que aquí se apunta de inversión para modernizar os camiños de ferro galegos non é nen a terceira parte do que costou unha línea só de AVE que une Madrid e Sevilla.

A MELORA DAS VÍAS: VÍA DOBLE E ELECTRIFICACIÓN

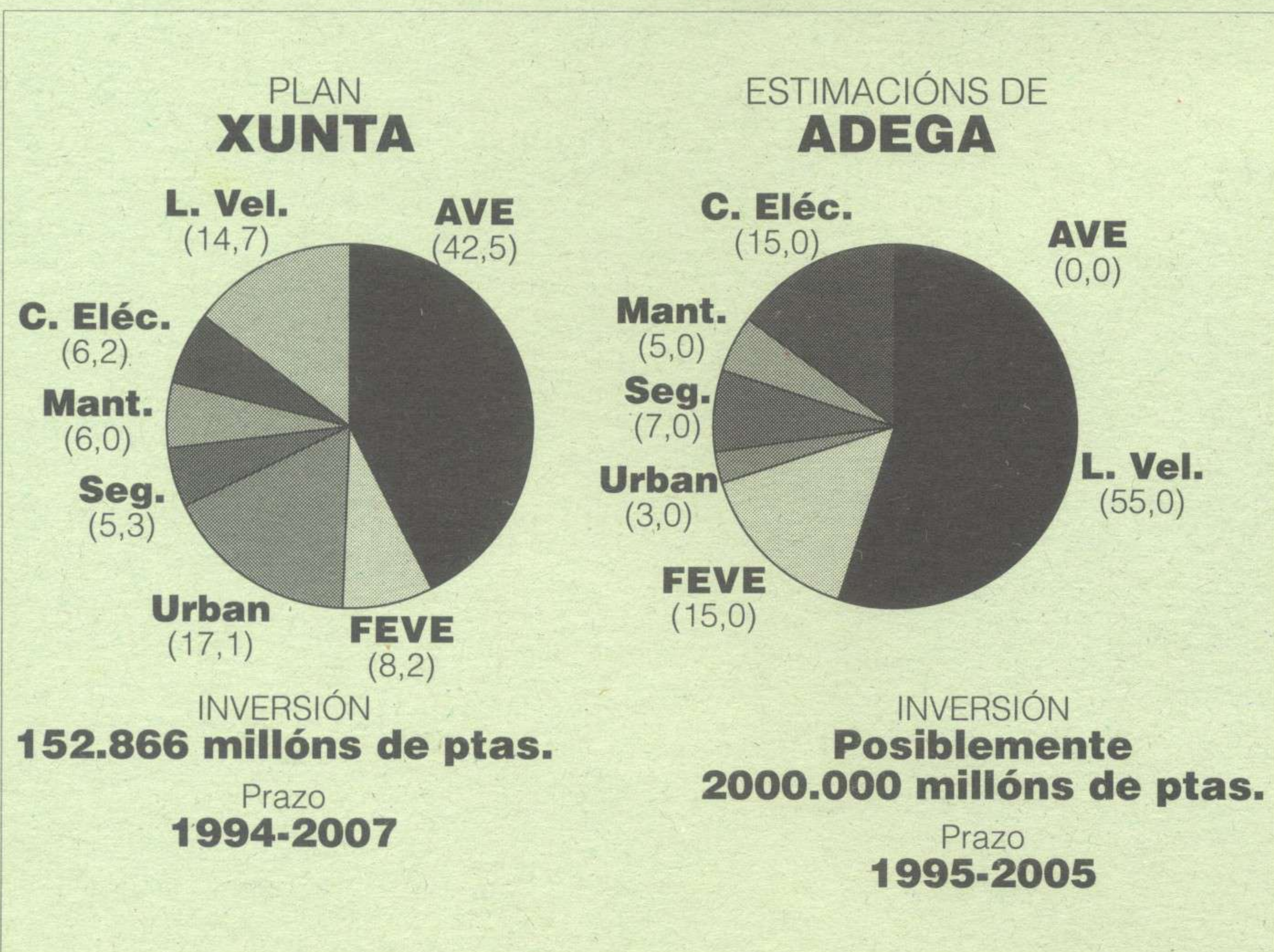
A Xunta no seu documento crítica ao PDI e afirma que neste só aparece unha única actuación transcendental para o noroeste cunha línea radial a 200/220 km/h. mentras que nas outras tres direccións do cuadrante peninsular e diversas líneas de peche de malla e enlaces van ter Alta Velocidade, alcanzándose 300/350 Km/h.

Na proposta da Xunta contemplanse UNICAMENTE en vía dobre o tramo Monforte-Ponferrada dentro da vía de Alta de Velocidade León-Monforte, para utilizar en principio a velocidade 200/220 km/h e posteriormente a 330/350 km/h.

ADEGA propón

- Doble vía con novo trazado en determinados lugares para permitir alcanzar velocidades medias de 120-160 Km nos traxectos : Ferrol-Coruña-Santiago-Vigo, e Santiago-Ourense- Monforte.

- Doble vía con novo trazado en determinados lugares que permita alcanzar velocidades de 200-220 km/h o no tramo Monfortelímite de Galiza, sin necesidade de Alta Velocidade.



Estas obras de instalación da dobre via son realizábeis en tres fases a rematar entre o ano 2003-2005:

Fase I. 1995-98	Fase II. 1998-1999	Fase III. 1999-2003
Coruña-Santiago	Santiago-Ourense	Santiago-Vigo
Monforte-limite Galiza	Coruña-Ferrol	Ourense-Monforte

A viabilidade destas actuacións está xustificada:

- Os tramos Coruña-Santiago e Santiago-Ourense teñen xa hoxe preparada infraestrutura para a dobre via,-estaba prevista-, esta situación abarata os costes e o tempo a emplear para a súa realización.

- O tramo Monforte-limite de Galiza é imprescindible polo grado de ocupación, estando xustificada na proposta da Xunta e recollida en plans ferroviarios anteriores.

- O tramo Santiago-Vigo é, xunto con Santiago-Coruña, unha das lineas mais rentabeis non só de Galiza senón do Estado Español, no futuro pode ter mais importancia no movemento de pasaxeiros e mercadorias. De estar electrificado e con dobre via pode facilmente alcanzar velocidades de 120-160 km/h de media polo que sería moi competitiva.

- O tramo Coruña-Ferrol une dous nucleos importantes de intenso movemento de pasaxeiros, a dobre via con novo trazado en diversos puntos garantiza alcanzar mais velocidade e mais seguridade. Non só debe funcionar como linea de cercanias senón estar incluída na línea Vigo-Ferrol

AS NOVAS VELOCIDADES INTERURBANAS

Segundo a proposta da Xunta

Pasariase dunha velocidade média próxima a 60 km/h a outra de 80-83 km/h, e en algúns casos empleando trens tipo Talgo aproximariase a unha velocidade de 90-95 km/h. O tramo A Coruña-Vigo pasaría a realizarse en 2h 11 minutos en trens normais e en 1h 52 minutos en trens tipo Talgo cunha diminución sobre o tempo actual de 22 minutos e 41 minutos respectivamente.

Consideramos insuficiente o aumento de velocidade proposto e o tempo que se vai reducir. Isto sería válido nos anos 50 ou 60 pero inaceptabel nun ferrocarril de finais de século e mesmo que vai permanecer sin reformas posteriores nas próximas décadas.

Proposta de ADEGA

Na actualidade, e en Galiza debese buscar que o ferrocarril compita co autobus no transporte de viaxeiros, e mesmo cos camións no transporte de mercadorias. Hoxe estes poden recorrer o eixo Coruña-Vigo a velocidade média de 110-120 km/h. e o mesmo sucederá dentro de dous anos nas autopistas que partindo de A Coruña e Vigo vaian a Meseta en dirección a Madrid. Para o mesmo recorrido o autobús tardara entre a metade e 2/3 do tempo que vai tardar o ferrocarril coas milloras propostas pola Conselleria, polo que o ferrocarril non sería un medio de transporte competitivo.

Desde o punto de vista de ADEGA non ten sentido gastar centos de millóns de pts. se non é para garantir a existencia dun ferrocarril moderno, seguro, axil e competitivo que alcance e mesmo sobrepase a velocidade média de 120 km/h. Teña-se en conta ademais que os ferrocarris de 1885 - século XIX- en Estados Unidos con máquinas de vapor xa daban medias como as que propón a Xunta para Galicia no século XXI e no ano 2007. A modernización das líneas con aumento de velocidade pasaría pola dobre via nos tramos reseñados e pola electrificación nos tramos Santiago- Vigo, Santiago-Ourense, Coruña-Ferrol.

ACTUACIÓNS COMPLEMENTARIAS

Proposta da Xunta

Contemplan-se 8 actuacións sin que nengunha delas este cuantificada e con prazos estabelecidos.

Alternativa ADEGA

Antes do ano 2000 non se considera necesaria a electrificación Betanzos-Monforte que se propón no proxecto, dada a limitación de recursos, pero si a mellora da via para alcanzar velocidades de 100-120 km/h. Desta forma poderían gañar-se de novo os viaxeiros perdidos na última década nesta línea, podendo entón pensarse na súa electrificación. De momento un tren de cercanias tipo ferrobús pode cubrir este servicio .

Por outro lado, a mellora da Ponte Internacional de Tui de acceso a Portugal non debe ser unha

COMPARACIÓN. RESUMO DE IMPACTOS

	Autovía/autoestrada	Camiño de ferro
Ocupación de terras	Anchura de vía: 7,5 - 12,75 m Arcén, 4 carriles y mediana: 25 m Dominio público: 8 m. Afección: 100 m	Ancho de vía: 1,66 m Plataforma vía doble: 12,9 m Camiño de servicio: 3 m
Ruído	Mayor na fase de construción Tráfico: continuos, puntuais	Moi inferior Tráfico: puntuais
Contaminación gases e partículas	CO, Co2, SO2, HC, NOx Chumbo, partículas	Moi inferior Desaparecen a nivel local con electrificación
Xeoloxía-xeomorfoloxía	Repercusión sobre a inestabilidade das ladeiras, aumento da erosión. Destrucción de xacementos paleontolóxicos	Menor impacto
Hidroloxía	Cambio de escorrentía superficial, aumento do risco de inundacións Cambio no fluxo dos caudais, diminución na taxa de recarga de acuíferos.	Repercusión en acuíferos subterráneos e menor impacto nos restantes aspectos.
Vexetación	Destrucción directa da vexetación, e contaminación con metais pesados, herbicidas,... nun ancho de 400 m Aumento do lixo e do risco de incendios	Non contaminación e risco de impactos
Fauna	Destrucción directa da fauna edáfica Destrucción do hábitat de especies Efecto barreira no movemento de animais, risco de atropellos	Moito menor impacto
Paisaxe	Contraste cromático: taludes e terraplenes	Moito menor impacto

obra que se incluía no proxecto, dado que é competencia tanto de Portugal como de Galiza, en todo caso debe facerse cofinanciando as obras, e mesmo buscando unha vía de velocidade alta entre Vigo-Oporto.

A conservación e mantemento debería ser en principio en todas as liñas competencia do MOPTMA. No futuro, pasado o horizonte do 2003 que propomos, debe estudiar-se a posibilidade de que pase a depender da Xunta de Galiza.

SEGURIDADE

Entre outras medidas de seguridade, propomos a adopción prioritaria das seguintes:

- Pasos a nivel: Suprimir mais paso a nivel cada ano, en vez de 20/ano deben ser 40-45 para tratar de conseguir a supresión dos 460 pasos existentes no ano 2003-2005. O coste non é elevado: 1.200 millóns/ano significaría suprimir os pasos a nivel.

- Vallado: Debe extenderse o vallado -vallado ecolóxico- as liñas con dobre vía e electrificadas con velocidades medias superiores a 120 km/h.

- Bloqueo automático e outras medidas deben de desenvolverse para garantir unha maior seguridade.

FEVE

Modernización da liña para conseguir velocidades propias de un tren de cercanías 110-120 km/h. A inversión prevista no Plan é insuficiente.

* Participaron na preparación desta Ponencia: Xoán Carmona, Manuel Soto, Xosé Doldán, Roberto García e Ramón Varela. Coordinación e elaboración: Ramón Varela

** Esta proposta foi presentada nas *Xornadas Técnicas sobre os Camiños de Ferro na Galiza*, celebradas o 20. Xaneiro. 1995 en Santiago, e organizadas pola Mesa Galega en Defensa dos Camiños de Ferro.

PROPOSTA ALTERNATIVA DE ADEGA

1. Creación dunha Compañía Pública Galega de Camiños de Ferro, para a explotación do ferrocarril interior de Galiza, tanto o de cercanías como o chamado "rexional". Nunha primeira fase o Ministerio pode quedar coa responsabilidade da infraestrutura, mantemento, mercancias e con trens de longo recorrido. Non apoiamos a alternativa do MOPTMA que pretende a coparticipación do Goberno Galego en liñas con perdas, quedándose o MOPT coas liñas rentabeis.

2. Aplicación de investimentos de choque a 10 anos para superar o atraso que arrastamos e o abandono actual da infraestrutura. Non serve investir 152.866 millóns en 13 anos para pasar de medias de 60 km/h a 80 km/h.

3. Millora de liñas. Co obxectivo de lograr un medio de transporte rápido, seguro e competitivo buscaríase que a infraestrutura galega de ferrocarril contase con novo trazado en parte das liñas, ademais de dobre vía e electrificación, desta forma poderíanse lograr medias de 120-160 km/h e superiores desde Monforte á Meseta.

Doble vía. Proposta para as liñas:

- Ferrol-A Coruña-Santiago-Vigo
- Santiago-Ourense- Monforte -límite de Galiza

Electrificación. Proposta para as liñas:

- Ferrol-A Coruña-Santiago-Vigo
- Santiago-Ourense

Modificación do trazado. Modificación do trazado en tramos determinados das liñas citadas de dobre vía para alcanzar velocidades medias que non baixen de 120 km/h.

4. Adaptación do material á realidade galega e Xestión adecuada. Galicia precisa dunha adecuación do material ferroviario a súa particular situación topográfica, e a súa realidade socio-económica. Moitos servizos non son rentabeis porque con criterios propios doutras parte do Estado movense unidades pesadas que poden desplazar moitos mais pasaxeiros nese trazado que os que normalmente se desplazan. Precísanse en moitos casos unidades lixeiras - 2 eixes- adecuadas ao número de viaxeiros que se van transportar, unidades que consuman

pouco e que fagan o servizo rentabel, si existe mais demanda no futuro buscar unha nova adecuación.

5. Potenciamiento dos trens de cercanías. O servizo de cercanías debe ser considerado como moi importante en Galiza e perto de 500 km dos 923 km de vías que ten Galiza poden considerarse de cercanías. Mentras en Cataluña, Madrid e outros lugares se puxeron en marcha unidades novas e se fixeron grandes inversións nos últimos anos no servizo de cercanías, aquí a inversión foi cero.

6. Potenciamiento dos trens de mercancias. Moitos dos produtos que se desplazan por estrada faríanse por tren se este servizo fose mais rápido e estivese organizado de maneira que fose seguro e eficaz. Coa implantación de dobre vía e electrificación, xunto co novo trazado de diversos tramos pode facer que o tren sea o medio de transporte de mercancias que hoxe se transportan en camión. Débese buscar a competitividade neste campo.

7. Busqueda de un transporte rápido con Madrid e Lisboa. É necesario mellorar substancialmente as comunicacións por tren con Madrid e o resto do Estado, pero non o é menos, tanto desde o punto de vista económico como social, a mellora das comunicacións co Norte de Portugal e con Lisboa.

8. Instalacións de novas liñas, segundo os seguintes criterios:

- 1) Unión da vía ferrea cos aeroportos de Santiago, A Coruña e Vigo e cos portos de Vigo e A Coruña así como con determinados polígonos industriais como o de Santiago por exemplo. Isto permitiría integrar mellor o ferrocarril dentro da economía galega
- 2) Unión de Santiago-Lugo. A liña Santiago -Aeroporto e continuación até Curtis permitiría unir Santiago-Lugo. En total as actuacións 1 e 2 comprenderían 60-65 km de novas vías.
- 3) Unión de Vigo-O Porriño-Salvaterra
- 4) Integración de estacións aisladas nas vilas como : Lalín -Botos, Redondela, ...

9. Debe enmarcarse un Plan Director de Infraestructuras Ferroviarias de Galicia dentro dun **Plan Xeral de Transportes** e no marco dunha **Ordenación do Territorio**.