

# A EPIDEMIA DO TRÁFICO

Xan Fraga Rodríguez\*

A dificultade número un para tentar unha solución a este gran problema é a falta de conciencia sobre o mesmo. Asíse con toda "naturalidade" que o tráfico cause sobre 5.000 mortos ao ano no Estado español, e 500 en Galiza, amén dos miles de lesionados de diversa consideración e dos custos sanitarios, de seguros, etc. Asíse a elevada contaminación atmosférica e acústica, coas súas graves repercusións na saúde. Asíse que o tráfico sexa a primeira causa de morte entre a poboación de 15-40 anos. Asíse porque se ve como o prezo que temos que pagar polo "progreso", e porque non somos conscientes de que estamos diante dunha gravísima epidemia. Esa é a cuestión.

A celebración do día da CIDADE SEN O TEU COCHE o 22 de setembro por diversas cidades, impulsado pola Unión Europea, ten como obxectivo incrementar a conciencia sobre o asunto. Pero penso que non podemos separar o problema do tráfico urbano do interurbano, aínda que loxicamente hai particularidades.

Nas cidades galegas unha parte considerable do tráfico vén dado pola poboación que accede dende outros concellos limítrofes. Entre outras razóns porque non existe unha planificación racional do transporte colectivo, do transporte público metropolitano ou mancomunado. E neste caso non valen posturas localistas, absurdas e paletas. Debe haber unha autoridade única que regule e planifique o transporte, desbotando o minifundismo nas licencias, nas concesións que agravan o problema; débese favorecer o billete, bono ou tarxeta única, que facilite os transbordos sen custo adicional para o pasaxeiro; e, obviamente, establecer prezos baratos que incentiven o seu uso. Se contamos cun bo servizo intermodal de transporte, onde o tren xogue un papel determinante en cercanías, con boas conexións cos portos e aeroportos, evitaremos unha alta porcentaxe do tráfico urbano

Galiza está á cabeza en tódolos indicadores de accidentes de tráfico, e tamén no de accidentes en vías urbanas, onde se producen o 22% dos mesmos. Na Coruña, por exemplo, hai unha media anual de 200 atropelos, cun resultado de centos de feridos e 10 mortos, cifras que en Vigo aumentan a 15 mortos anuais.

Non cabe dúbida que é debido, en parte, a unha mala educación vial, por unha nefasta política urbanística dos concellos e da Xunta, sobre todo por un sistema de valores transmitidos dende o poder, no que predominan o consumismo, a agresividade, a intolerancia e a falta de respecto polo medio, e cunhas cidades feitas para os coches e non para os cidadáns. Tenten vostedes, poñamos por caso, cruzar en moitos semáforos e pasos de cebra da Coruña, en rúas ou, mellor dito, vías rápidas tales como Alfonso Molina, Barrié de la Maza, Avenida de Arteixo, Ronda de Outeiro, Ronda de Nelle..., e verán as dificultades incluso para aqueles expertos nas carreiras de 100 metros lisos; **noutros casos, como na praza de Mina ou na rúa Marqués de Figueroa, cruzar 50 metros para ir á estación de tren de San Cristovo pode supor ata 10 minutos nunha carreira continua de obstáculos.** E que dicir das beirarrúas que, cando non desaparecen devoradas polas vías, quedan reducidas de tal xeito que hai que ir en fila india.



Na cidade herculina o 76% dos coches circulan cun só ocupante e para facer traxectos moi curtos, que moi ben se poderían facer a pé ou no transporte público. Claro que para poder incentivar o uso do transporte colectivo débese mellorar moitísimo tanto na ampliación de horarios e no incremento das frecuencias como que as liñas cheguen a tódolos recantos da cidade, incluso naqueles casos que non é rendible economicamente, pero si socialmente. Para iso está, ademais, a subvención pública ao transporte. Nas paradas, que deben ser confortables e axeitadas ao noso clima, debe haber unha información exhaustiva que estimule a utilización do transporte público. Por iso deben existir carrís exclusivos para o transporte público, así como carrís bici, que permiten moita fluidez para estas modalidades de transporte e penalizan o privado.

Para evitar que os coches privados devoren a cidade e, por conseguinte, aos cidadáns, debemos tomar conciencia de que estamos ante unha grave epidemia e que non valen parches ante unha situación que pode ser de metástase. É imprescindible esixir a priorización do transporte colectivo (tren, tranvía, trolebús, autobús, taxi) que fai posible unhas cidades máis peonais, máis humanas, máis saudables, e con mellor calidade de vida en definitiva.

## PARQUE DE VEHÍCULOS ANO 2000

### A CORUÑA

122.919

### VIGO

141.753

## MORTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

	1997	1998	1999	2000
A CORUÑA	10	6	-	9
VIGO	21	28	12	-

(-) Non dispomos dos datos

\* Xan Fraga Rodríguez é experto en temas de transporte. Colaborador da revista Cerna e ADEGA-Cadernos, ten publicados sobre o tema os seguintes libros (Espiral Maior, 1997 e 1999):

- A Coruña-Sada-Carballo. Tranvías e Trolebuses (1903-1979).

- Vigo-Pontevedra. Tranvías e Trolebuses (1889-1979).