

# OS CAMINHOS DE FERRO NA GALIZA, UMA NECESSIDADE ABANDONADA

Adela Figueroa\*

Se falarmos da Galiza compre salientar que, desde o ponto de vista econômico e social, existem já, de facto, duas Galizas: a que se conforma a volta da AP-9 (Autopistas del Atlántico), ou seja, a Galiza Ocidental (províncias de Pontevedra e Corunha), e o resto, ou seja, as províncias de Lugo e Ourense. Esta autoestrada funcionou desde o seu início como motor que pus a andar o que se lhe chamou “Navalhada do Capital”. Hoje, passados 40 anos daqueles feitos da luta por uns transportes galegos, as diferenças entre as duas Galizas agravaram-se em termos de economia, demografia e comunicações.



Performance de ADEGA na Praça Maior de Lugo á prol do trem de cercanias (2008).

Foi de certo uma navalhada do Capital. Os diferentes governos galegos nada fizeram por compensar estas diferenças. Mais, ao contrário, deixaram-se levar pelas grandes indústrias e seus interesses de “capital”, fomentando as comunicações nesta banda ocidental da Galiza e abandonando, propositadamente, as comunicações da Galiza do Oriente, entre outros abandonos desta terra. Antes desta navalhada, a Galiza estava muito mais integrada, quer em vias de comunicação, quer noutros fatores econômicos e sociais.

Um indicador para ver esta diferença é a contaminação do ar relativa na Galiza. Como sabemos por outros indicadores, o transporte é responsável da maioria das emissões de efeito estufa ou equivalentes de CO<sub>2</sub>. A autoestrada AP-9 e sua responsabilidade nos poluentes atmosféricos fica marcada no gráfico 1.

As autovias e autoestradas promovem um tráfego que emite gases de efeito estufa. As previsões nisto são conclusivas: O Observatório da sustentabilidade de Espanha indica que em breve, o Transporte será o responsável pelo 40% das emissões de CO<sub>2</sub>, constituindo, já na atualidade, um dos principais fatores da crise ecológica. O transporte por estrada representa, aproximadamente o 80% das emissões devidas ao transporte.

O mais notável em matéria de política de transportes é o abandono que se fezera dos caminhos de ferro, tanto pela Administração do Estado

como pela galega. Nomeadamente, pelo que diz a respeito de Lugo. A Associação de Vizinhos e sua plataforma *Lugo Non Perdas o Tren* fez uma comparativa acerca das linhas e frequências dos comboios que passam pela Estação de Lugo a respeito de outras cidades da Galiza, que fica algo demolidor<sup>(1)</sup>. Este abandono traz como consequência outros abandonos. Se não tivermos boas comunicações, a riqueza escapa para outros lugares e com ela a povoação (e vice-verso).

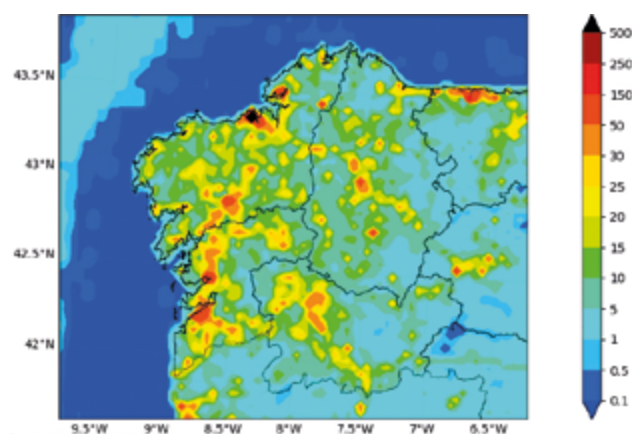


Gráfico 1. Emissões CO na Galiza (2020). Fonte: <http://www.bsc.es/caliope/es>

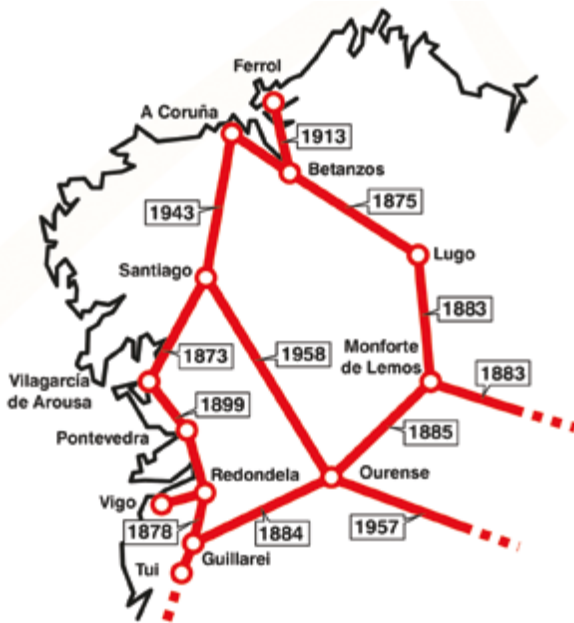


Gráfico 2. Dados de finalização dos principais trechos da rede de vias férreas galega convencional de via ancha (esquerda) Fonte: "Documentos do Eixo Atlântico. Informe sobre el ferrocarril en la provincia de Lugo", Miguel Rodríguez Bugarin, 2016.

**O DESPREZO PELA GALIZA ORIENTAL. O CASO DE LUGO**

A linha mais antiga de Galiza mostra-se no gráfico 2. Neste gráfico pode-se observar como Lugo era prioritário naquela altura (1883) e como agora foi perdendo importância. Em grandes rasgos, as linhas que integram Galiza estavam tracejadas desde 1913.

Desde Ferrol há uma linha de FEVE (Ferrocarril de Via Estreita). Como poderia observar-se nos mapas atuais de linhas de trem, estas permitem a comunicação de Galiza integralmente e também com as fronteiras portuguesa e francesa. Desde Bilbao a França, há caminho de Ferro que se espera que seja melhorado.

Desde sempre reclamamos a linha Lugo-Santiago, pois fazendo um enlace entre Curtis e Lavacolla seriam apenas 45 Kms de via. No período da ditadura de Primo de Rivera fora aprovada a construção dum caminho de ferro entre Vigo e Oviedo que, cruzando Galiza, passava por Lugo. Desgraçadamente, este projeto foi abandonado com o câmbio de regime.

Também esteve projetado o trem Ponferrada-Ribadeo, que favorecia a minaria e aproveitava a linha existente desde A Pontenova até o porto de Ribadeo. Este trem também passaria por Lugo. Seria muito proveitoso porque comunicaria a capital da província com a costa, que sempre foi deficitária de atenção e muito abandonada. Reduziria uma grande parte do tráfego por estrada (e as emissões) que agora se vê obrigado a cruzar pela autovia e a Ponte do Fiuoco, perigosíssima e sempre baixo as névoas. Infelizmente esta linha levantou-se e, em seu lugar, fiz-se o que deu em chamar eufemisticamente "Via Verde".

O mais caro é fazer as vias. Por isso eu não sou partidária dessas "Vias Verdes" que considero um engano. Abrir estradas ou vias de trem tem um impacto ambiental enorme. Não somente em termos de custos econômicos diretos, mas em custo ambiental e social. Tudo fica afetado, nomeadamente, os cursos de água e a atmosfera. Também na construção das autovias liberta-se muitos elementos químicos e minerais que vão dar aos rios, por isso, entre outras cousas, é detetada muita poluição de metais pesados nos rios da Galiza.

Nestes momentos em que nos estamos defrontando a uma crise ambiental sem precedentes na história da humanidade, não é o caso de destroçar mais o território: obras, as imprescindíveis. Isto devia de ser a conclusão que saísse da COP25 que se celebrou em Madrid. É o

momento de agir e não já de falar. Como diz o refrão galego, "o falar não tem cancelas", mas é o atuar o que tem de ser feito.

Na denúncia das deficiências do transporte por caminho de ferro, podemos constatar a penúria de Lugo: se quisermos ir de comboio desde Lugo a Vigo (pouco menos que impossível), teríamos que sair às 8.30 horas. da manhã para chegar a Vigo pelas 14.30 h., fazendo transbordo em Ourense e esperando lá uma hora, aproximadamente. O preço é bom, em total pode custar 15 euros, mas não é factível. Desde Monforte seria mais ou menos o mesmo, somente que o bilhete é algo mais caro. Se for por Corunha, saindo às 9.20 h. chegaria a Vigo arredor das 13.30 h. Algo mais caro, mas com um transbordo sempre. Para irmos de Lugo a Ferrol não há transbordo, mas é necessário aguardar em Infesta quase 3/4 de hora para o cruze do trem que vai em direção contrária.

**A INTERMODALIDADE**

A intermodalidade que eu demando é a que faça com que os transportes de comboio sejam possíveis em toda Galiza. Quer para passageiros/as, quer para mercadorias. Basta programar os horários e frequências destes para que seja em interesse das pessoas e não unicamente em favor da economia de grande escala. O transporte público tem que ser isso, público. Sua agilidade vai devolver os benefícios o cento por um em termos de economia, de integração territorial e de benefício social. Ainda de benefício ambiental. Galiza beneficiaria-se em termos de riqueza e em termos de ecologia. Eu afirmo que não faz falta mais obras, só boa vontade e uma mente matemática que possa combinar os horários para o bom serviço de gente e mercadorias.

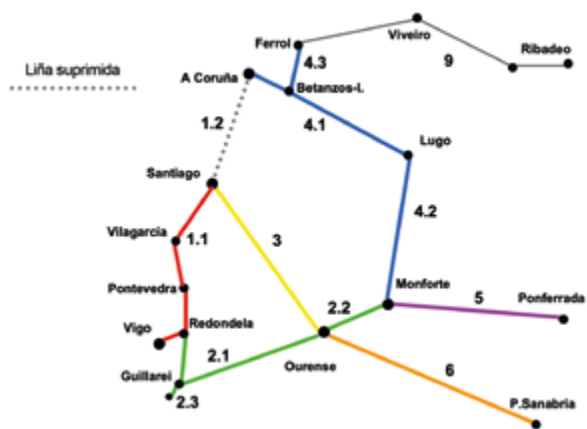


Gráfico 3: Rede ferroviária convencional da Galiza (2010). Fonte: <http://camfergal.info>

No nosso Estatuto de Autonomia está contemplada a possibilidade das transferências em matéria de caminhos de ferro, temos que voltar a reclamar esta competência para agilizar o seu funcionamento. Por suposto, as competências têm que ir acompanhadas de verbas, ou seja, de fundos econômicos<sup>(2)</sup>.

**O ABANDONO: ATRAVÉS DA MINHA EXPERIÊNCIA**

Para mostrar o abandono dos nossos caminhos de ferro vou referir a minha experiência mais recente. O passado 10 de novembro em Corunha constatei como Lugo está abandonado e sem peso nenhum na política espanhola e galega<sup>(3)</sup>. Um comboio Corunha-Lugo procedente de Ferrol, que deveria sair às 22.20 h de Corunha para chegar a Lugo às 23.50 h, só saiu de Corunha às 00.30 h e chegou a Lugo às 2.45 h da madrugada. Nada para esperar, nenhum aviso, nenhum lugar ao abrigo, nem sala de agarda, nem explicações. Uma funcionária véu dar uma mínima explicação segundo a qual a locomotora que tinha que sair de Ferrol estragara. Até que encontrassem outra, o trem não poderia sair (evidentemente, as locomotoras buscam-se na névoa como as meigas desta desgraçada terra).

Belén Rodríguez



Mesa redonda nas Xornadas pelo Trem organizadas por ADEGA en 2008, na Cámara de Comercio de Lugo.

Segundo me disseram outros viajantes, isto vinha acontecendo com certa frecuencia. Esta liña chega até Madrid. Resulta muito práctica para quem lá tem de ir para aproveitar o día e voltar de noite arranjados seus asuntos. Ou, como o moço que nos falou, para quem trabalha em Galiza e apanha o comboio ao sair do traballo para chegar a Madrid com día. Mas isto querem elimina-lo para forçar as persoas a outras ofertas de viaxem. Depois dirão que não há procura de bilhetes, e acabam eliminando por falta de viaxantes.

### O MAIS ECOLÓGICO

O camiño de ferro é o transporte menos contaminante pois suas emisións en termos de CO<sub>2</sub> são inferiores ás de outro medio de transporte. Em "Mobilidade e Ordenación do territorio (A. Figueroa 2010)" apuntava-se já: "O avión é un dos principais causantes da alteración da composición atmosférica que estamos valorando como cambio climático. Calcúlase que, nunha viaxe de ida e volta Madrid-N.York xéranse máis emisións que en aquecer unha vivenda un ano enteiro. Entre 1990 e 2004 os gastos do efecto invernadoiro dos avións aumentaron nun 87% e é estimado que se terán duplicado no 2020 (A. Serrano, 10/5/2009)<sup>(4)</sup>."

Ainda nas Xornadas sobre o Tren, organizadas por ADEGA em Lugo, em 2008, Xosé Manuel Beiras dizia: "Galiza ten unha ubicación estra-



No andem da estación ferroviaria de Redondela, representantes das entidades participantes nas XI Xornadas estatais en Defensa do Ferrocarril Público (2010).



Actos de mobilización no marco das XI Xornadas estatais en Defensa do Ferrocarril Público, en Redondela, en novembro de 2010.

téxica, se consideramos o nivel Europeo ou Mundial. Estamos a tres millas do corredor máis denso de tráfico marítimo (de petróleo, naturalmente), máis o transporte de todo o Mediterráneo e o Mar Báltico. Un país cun mínimo de conciencia e de capacidade de poder político, que se atopase con esa renda de situación, sería o posto avanzado de todo o tráfico marítimo. Hai moitos anos que os especialistas da mariña mercante explicaban que resultaba de moito menor custe con Europa o alto cabotaxe que o tráiler. Estamos no século XXI e segue sen ser utilizada esa renda de situación".

O Camiño de Ferro Galego aproveitaría esta "renda de situación" potenciando os nosos portos e non somente sufrir a desvantagens deste "corredor" Atlántico na forma de naufrágios e accidentes marítimos (Prestige, Urquiola, Aegean Sea, agora o Blue Star, etc.).

### CONCLUSÃO

Por isso todo, defendamos o trem e uns camiños de ferro galegos. Reduzamos a contaminación devida aos transportes. Haverá que deixar de subsidiar os transportes por avión, ou que paguem ao comum aquilo que están a destruir, a nosa atmosfera. Em resumo: integremos a comunidade galega favorecendo as poboacións menos favorecidas; facilitemos o transporte público quer para persoas quer para mercadorías; façamos uns transportes mais seguros (as liñas clásicas rara vez têm accidentes). E não é tão urgente um AVE ou um Alvia como que os transportes clásicos inter-galegos e para o exterior funcionem duma maneira operativa (lembramos a desgraça do Alvia na fatal volta da Grandeira de Angrois). As veleidades de políticos que querem vender fumo sem reparar nas conseqüências sempre lhe saem caras a poboação. A liña Corunha-Vigo é a que mais rendibilidade económica tem do Estado espanhol. A Xunta da Galiza, no uso das suas facultades, pode demandar a electrificación das vias com base a alta produção eléctrica da nosa nação para aplicar esses ganhos a aqueles custos. Está nas nosas mãos.

\*Adela Figueroa Panisse é vogal de transporte e mobilidade de ADEGA.

### NOTAS

1. [https://www.lavozdegalicia.es/noticia/lugo/lugo/2019/01/12/comparativa-salidas-llegadas-deja-mal-lugar-estacion-lucense/0003\\_20190112C1993.htm](https://www.lavozdegalicia.es/noticia/lugo/lugo/2019/01/12/comparativa-salidas-llegadas-deja-mal-lugar-estacion-lucense/0003_20190112C1993.htm)

2. No título 2, nas Competências gerais, diz: "Ocho. Ferrocarriles y carreteras no incorporados a la red del Estado y cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad Autónoma y, en los mismos términos, el transporte llevado a cabo por estos medios o por cable".

3. A desgraça dos transportes em Galiza. A. Figueroa: <https://praza.gal/opinion/as-desgracas-dos-transportes-na-galiza>

4. Cambio Global, España 2020. Transporte Informe base. A. Serrano Universidad Complutense de Madrid.