

EIXO ATLÁNTICO FERROVIARIO: O TREN DE PROXIMIDADE É POSÍBEL

Xosé Carlos Fernández*

Galicia ten un grande capital en infraestruturas ferroviarias. O capital que temos en eidos ou en leiras está máis valorado cando as fincas se atopan preto das vilas ou das cidades porque non só valen para facer cultivos ou pastar o gando, senón porque poden ter usos alternativos que social e economicamente están mellor considerados.

Coas vías do camiño de ferro está a pasar o mesmo. Desde 1873 a 1913, anos nos que se construíu a rede primaria do tren en Galicia, as cidades da Coruña, Vigo, Santiago, Ourense, Lugo... con ser grandes (hoxe diríamos que eran pequenas) tiñan sobre o 20 % dos habitantes que teñen hoxe. E aínda que Galicia tiña máis poboación, o fenómeno da concentración urbano non se producira. As necesidades de desprazamento urbano ou metropolitano eran reducidas. Nin a xente tiña riqueza para viaxar, nin se inventara o turismo masivo. Os transportes orixinados polas mercadorías derivadas do comercio, os transportes militares, e o tránsito de materias primas e de produtos da terra, sobre todo cara o exterior, serían os máis voluminosos.

Había conxestión nas cidades a finais do século XIX ou principios do XX? Naquel tempo no que aínda non se inventara o automóbil este problema non existía. Así pois, o tren foi deseñado para comunicar as grandes cidades galegas co resto do Estado, maioritariamente con Madrid, por aquilo do centralismo, estando recente a división en provincias e o nacemento dos concellos, que algúns pensan que existiron de sempre... Mais tamén servía para comunicar as cidades de Galicia entre elas e, para dar servizo ás vilas e pobos que, para a súa sorte, se atopaban no medio do camiño ou preto del, e habendo algún bo político da zona... a cousa estaba feita.

Nin sequera a mediados do século XX, tras dunha guerra empobrecedora, se presenta a conxestión. Pero o fenómeno da emigración e do desenvolvemento español vai trocar os nosos hábitos e a nosa implantación no territorio. Éxodo paulatino do rural, para reducir a poboación dependente do campo, de moi baixa

Ramsés Pérez



produtividade, e a súa concentración en vilas intermedias ou nas capitais de provincia, sen contar a que emigrou a América nos anos 40-50 ou a Europa nos 60-70.

"Actualmente son 45 quilómetros de vía antiga os que xa están fóra de servizo e 11 estacións e apeadoiros"

O desenvolvemento español coa popularización do automóbil e a mellora das estradas, ao principio con simple asfaltado e despois dos anos 80 con melloras e ensanchamentos dos trazados, facilitou o aproveitamento do chan nos arredores das vilas e cidades. Aí, para non ser menos que os demais, encomezamos a gozar da conxestión, da contaminación, do ruído e do feísmo que hoxe nos caracteriza. As horas de sono ou de ocio perdidas ao volante, e con riscos maiores aos de nos mover en bus, é un signo de distinción que non queremos perder.

Mentres, no camiño de ferro non se gastaba ren, pois "non era a moda" e mesmo pensábanse pechar algunhas liñas. Pero o tren seguía chegando ao centro das cidades e, miragreiramente, aínda chega nos nosos días.

SITUACIÓN ACTUAL DO TREN

Así pois, hoxe temos algunhas liñas - poucas - que serpenteando polos suburbios, mesmo densamente poboados, permiten penetrar desde o rural á malla urbana. Quen conseguiría hoxe fazaña tal e a que custo?

Ao medrar as cidades creceron os prezos do chan da periferia e apareceron moitos barrios, e complexos residenciais arredor das grandes vilas: pobos-dormitorio, cuxos habitantes van traballar, estudar ou recibir servizos na grande urbe; e mesmo algúns poboadores da cidade van traballar aos polígonos instalados na periferia, situados alí polos mellores prezos do chan e para alonxar a contaminación.

Deste xeito, Galicia foise asemellando ás grandes cidades do Estado, e hoxe as cidades galegas poden presumir, como

calquera outra, de ter a súa propia conxestión. Isto dá caché ás vilas, non? Mais, a que custo?

O conxunto dos desprazamentos que se fan entre as cidades e as poboacións próximas de 25 a 40 quilómetros, co dicionario na man, chamámoslle transporte de cercanías ou de proximidade. Todas as cidades que teñen liñas ou redes de camiño de ferro que penetran nos miolos urbanos, son aproveitadas para facilitarlle aos residentes do seu contorno servizos de tren que chamamos "cercanías", o cal non debemos confundir co produto que ten RENFE con ese mesmo nome e que ofrece en 13 vilas de España, "coa verba do dicionario". Non se precisa ter o produto de RENFE (trens específicos de cores, estacións e apeadoiros decorados dun xeito peculiar, servizos a miúdo e cadenciados, prezos subvencionados, bonos temporais...) para ter "servizos de cercanías".

"O plan de Alta Velocidade estraga a liña convencional que dá servizo aos pobos, ás mercadorías e aos viaxeiros de proximidade"

Á marxe do seu nome, estes servizos facilitan á xente ir e vir a horas, en frecuencias e tempos razoábeis e axeitados ás súas necesidades, a prezos subvencionados, que lle aforran ter que conducir, riscos e cartos, para chegar ao seu traballo, á súa universidade ou instituto, e aos centros comerciais ou administrativos da gran vila. Está ben saber que, aínda que RENFE non teña produto "cercanías" na nosa Comunidade, si ten liñas que dan 90 servizos diarios a poboacións situadas a 20, 30 ou 40 quilómetros das grandes cidades, e que só precisan duns cantos servizos máis pola mañá, ao mediodía e á tarde-noite para poder gozar de servizos de cercanías ou proximidade. É máis unha cuestión de vontade e de pequenos medios, tamén económicos, que de grandes e custosos proxectos ou investimentos.

Isto que estamos a falar non é o que está a acontecer na nosa terra. Uns grandes plans (sobre todo no papel máis que na realidade dos feitos) van transformar algunhas das nosas liñas de tren (só entre Ourense e Santiago) en liñas de alta velocidade (máis de 250 km/h) e,

case todas as outras, en liñas de velocidade alta (200 a 220 km/hora) .

Os trens de alta velocidade (como o AVE) non poden parar cada chisco porque perderían eficacia e, como os plans contemplan a rectificación das liñas e variantes que deixan fóra aos pobos intermedios, estes quedan sen servizos de proximidade ou rexionais, tanto se se atopan no propio percorrido como nas súas beiras. É o que acontece no Eixo Atlántico, entre Vigo e A Coruña. Coa escusa de mellorar a liña, iniciativa dos anos 1995 a 1998, o proxecto mudou despois do ano 2000 cara á velocidade alta, deixando fóra o 66 % das estacións de tren en activo e o 50 % da poboación directamente afectada.

Actualmente son 45 quilómetros de vía antiga os que xa están fóra de servizo e 11 estacións e apeadoiros, correspondentes a 5 concellos, nos que xa se levantou a vía - travesas e carril -, quedando ermos, sen tren. Isto afecta, desigualmente, a unha poboación de 50.000 persoas.

HABÍA QUE FACELO ASÍ?

Ninguén pon en dúbida que as viaxes entre as grandes cidades teñen que facerse en tempos competitivos e con comodidade. O Tren non pode tardar dúas horas e media no percorrido Coruña-Vigo, se pola autoestrada supón hora e media, respectando os límites de velocidade. Mais non é unha razón determinante. A pesares de terse creado a autoestrada AP-9 nos anos 80, a ninguén se lle ocorreu estragar ou eliminar a estrada xeral N-550. Así, nas liñas de AVE do Estado xa feitas (Madrid-Sevilla, Madrid-Valladolid, Madrid-Barcelona, Córdoba-Málaga) e nas novas que se están a facer (Madrid-Valencia-Alicante, Madrid-Extremadura, Valladolid-Burgos-Vitoria, Palencia-León, etc.), consérvase a liña antiga para servizos



Gráfico coas estacións que desaparecen (en vermello) e coas que permanecen ou se fan novas (en verde). As que desaparecen son: Bregoa, Gorgullos-Tordoia, Ordes-Pontraga, Garga-Trasmonte, Oroso-Vilacide, Berdia, A Sionlla, Casal, Rubiáns, Portas, e Figueirido. As de A Sionlla, Rubiáns e Figueirido xa foron pechadas por Renfe, alegando "baixo tráfico".

rexionais, de mercadorías e de cercanías. En Galicia, pola contra, sométemos a un plan de Alta Velocidade tal que, para construír unha liña de velocidade alta (nin sequera alta velocidade), estrágase a liña convencional que dá servizo aos pobos, ás mercadorías e aos viaxeiros de proximidade.

Por iso, é preciso concienciar ás nosas xentes, ás nosas entidades corporativas, empresarios, sindicatos, asociacións de veciños e, sobre todo, ás nosas corporacións político-administrativas locais, provinciais e mesmo á Xunta de Galicia, de que esta planificación destrutiva non pode continuar.

Alá polo ano 2013-14, cando se acaben as "obras completas" do Eixo Atlántico entre Vigo e A Coruña (as da fronteira portuguesa e a de Ferrol aínda deberán agardar ata o 2015-16), que-

darán fóra de servizo uns 150 quilómetros da vía antiga e unhas 30 estacións ou apeadeiros.

Galicia, tan famenta de comunicacións, mesmo ferroviarias, non pode renunciar a este capital de infraestruturas que no seu día custou cartos, esforzos e sacrificios para o construír e que, con pouco traballo e investimento, se pode repoñer. Só cómpre algunha vontade dos nosos políticos, administracións públicas autonómicas, provinciais e locais. Pero os ventos en Madrid non sopran favorábeis a esta lóxica e xusta reivindicación, aínda que recoñecen que aquí non se están a facer as cousas coma no resto do Estado. Por outra parte, certas administracións representativas da nosa Comunidade, lonxe de nos defender e pedir o que nos convén, están pasivas para non se enfrontar ao poder do seu propio partido en Madrid.

A PROPOSTA CIVIL

Polo anteriormente exposto, as organizacións civís teñen que poñerse mans á obra e solicitar que se comece a deseñar un proxecto de recuperación do Eixo Atlántico, que pasa por construír uns poucos quilómetros para xuntar os anacos illados polo trazado da Alta Velocidade e programar a restitución da vía antiga alí onde foi levantada. Habería que impulsar un programa de electrificación e de melloras locais para implantar servizos de proximidade nos arredores de Vigo, Pontevedra, Santiago e A Coruña e Ferrol, ou mesmo dar servizo con pequenos ramais a outras vilas próximas.

O investimento non é grande. Unha liña de vía electrificada de nova construción acada os 7 ou 8 millóns de euros por quilómetro. A propia Xunta de Galicia fixo e fai moreas de quilómetros de autoestradas cun custe semellante.

O noso Estatuto de Autonomía permite acometer tales obras se o Estado desafecta a antiga liña convencional do Eixo Atlántico de Velocidade Alta que está a construír agora. Existe o precedente de cesión dunha liña convencional "Lleida- la Poble de Segur" de 70 km á Generalitat de Catalunya, no ano 2005. Así se fixo xa con varios milleiros de quilómetros de estradas a favor da nosa Comunidade a principios dos anos 80. Ademais a Xunta de Galicia xa manifestou a súa intención de crear un órgano xestor galego de infraestruturas.

"En cinco anos quedarán fóra de servizo uns 150 quilómetros da vía antiga e unhas 30 estacións ou apeadeiros"

O que está a acontecer no Eixo Atlántico é o froito da "non planificación" e da "non intervención" por parte do noso goberno autonómico nos temas que afectan á nosa propia vivencia e que, por seren competencia exclusiva do goberno central, se deciden en Madrid con descoñecemento absoluto das nosas necesidades e do noso peculiar hábitat e distribución da poboación. E tamén son o resultado de aplicar regulamentos e solucións uniformes que poden ter utilidade no resto do Estado, pero non na nosa terra e, aínda peor, que ao aplicalas, non só non benefician, senón que prexudican os nosos intereses e o noso desenvolvemento.

RETRASOS

A transformación do camiño de ferro en Galicia é aínda incipiente na nosa Comunidade (en Andalucía levan 16 anos gozando dela) e, como xa se expuxo, non teremos Eixo Atlántico de velocidade alta ata mediados ou finais da próxima década, cando se cumbran 25 anos do AVE Madrid-Sevilla. Os proxectos que permiten levar a cabo estas transformacións son moi longos e lentos. Pensemos que os primeiros estudos para transformar o Eixo Atlántico publicáronse no Boletín Oficial do Estado en 1995. Así, se a liña Vigo-A Coruña se inaugura en 2014, farían falla 19 anos para ter concluído o proxecto, máis do que se tardou en construír a liña A Coruña-Lugo en 1875, ou a de Vigo-Ourense en 1885. Velaí o noso progreso.

É o momento de poñer luz neste asunto. As nosas autoridades autonómicas, provinciais e locais traballan en proxectos a curto prazo, por lexislaturas, e non teñen a conciencia de que as infraestruturas viarias ou ferroviarias esixen planificacións que tardan en madurar de catro a seis

anos, e cuxos proxectos e obras consumen outros cinco ou seis anos. Polo tanto, é necesario termos claro onde queremos chegar, baixo o compromiso de todos os partidos políticos e a elaboración dun planeamento común e pactado que estableza unha única dirección a seguir neste eido, independentemente de quen ostente o poder. Se non é así, os proxectos virarán cara a múltiples e diferentes direccións que suporán enormes custos económicos e sociais, mentres os anos pasan.

Dentro do propio Eixo Atlántico e fóra del, liñas como A Coruña-Ferrol, A Coruña-Lugo, Ourense-Vigo, Ourense-Lugo, etc., seguen agardando que a Xunta de Galicia se interese por elas. Precisamos coñecer a súa planificación, as súas características, o seu modelo de explotación, se van quedar pobos sen servizo, se o AVE ou o tren de cercanías pasará por estes lugares, se imos ter trens rápidos que comuniquen as importantes cidades de Galicia varias veces ao día... Quen pode responder a estas preguntas? Cara a onde vai o noso camiño de ferro? Non se estarán gastando os cartos en obras inútiles, como as subvencionadas pola Unión Europea, que logo esmorecen por non usalas, como recentemente soubemos dalgunhas estacións de autobuses?

* Xosé Carlos Fernández é enxeñeiro técnico en Obras Públicas.

