

4. OS TRES T DO TRANSPORTE COLECTIVO: TREN, TRANVÍA, TROLEBÚS

Xan Fraga Rodríguez

4.1. ESTRADAS, AUTOESTRADAS E AUTOVÍAS

Ata agora a política de transportes estivo volcada dunha maneira abrumadora na potenciación das estradas, seguindo un modelo e económico de desenvolvemento tremendamente inxusto e lesivo para as persoas e o medio ambiente. Claro que en Galicia padecemos un déficit histórico de infraestructuras tan grande que tamén se observa no caso das estradas, autoestradas e autovías. Manuel Monge escribiu un libro sobre as autovías galegas no que se pon de manifesto o papel subsidiario que Galicia ten xogado dentro do Estado Español, sendo unha farsa insultante, xa crónica, á que nos teñen acostumados dende Madrid e dende a Xunta.

Pero isto non nos pode facer esquecer que o transporte por estrada é moi prexudicial para a maioría da poboación. Vexamos algúns motivos disto.

4.1.1. Accidentes e mortes

Cada ano morren no mundo 700.000 persoas por accidentes de tráfico. Entre 10-15 millóns de lesionados de diversa consideración. En suma un morto cada 50 segundos e un ferido cada 2. Na Unión Europea son 60.000 os mortos anuais, cuns tres millóns de feridos, que deron lugar a uns gastos sanitarios que sobrepasan os 30.000 millóns de ptas por día. No caso do Estado Español as cifras oscilan entre 5-6.000 mortos anuais.

Galicia está a cabeza do Estado en mortalidade. Segundo fontes da DGT entre 1994-96 o número de implicados en accidentes mortais en España era de 2,28 por



ADEGA
CADERNOS

cada 10.000 vehículos, fronte aos 3,49 de Galicia. As provincias de Lugo (1ª) A Coruña (6ª) e Pontevedra (7ª) están entre as sete primeiras do Estado en accidentalidade. Os últimos datos de 1998 en Galicia foron de 522 mortos e 8.101 feridos. E con dúas características importantes: o tráfico é a primeira causa de morte entre a poboación de 15-44 anos, e cada vez morren máis peóns en accidentes urbanos, o cal nos levará a reflexionar sobre o tipo de transporte nas cidades e vilas.

De todas maneiras algo grave pasa nunha sociedade que ve como normal que morran entre cinco e seis mil persoas no Estado e sobre unhas cinco centas persoas en Galicia cada ano, ademais dos miles de feridos, inválidos etc. Algo grave pasa.

4.1.2. Contaminación, saúde e mortes

Tamén segundo datos da Comisión Europea(1998) a contaminación do tráfico causa 40.000 mortes prematuras anuais na Unión, polos efectos negativos do monóxido de carbono, óxidos de nitróxeno, dióxido de sofre, metais pesados etc. O que teríamos que engadir o incremento que supón do efecto invernadoiro e o cambio climático. E se temos en conta que a nivel mundial hoxe existen no mundo máis de 500 millóns de vehículos a motor, no 2.010 serán máis de 1.000 millóns. Claro que a maioría deles están no chamado primeiro mundo, que a penas supón un quinto da humanidade. ¿E o resto do mundo ten dereito tamén a ese tipo de "desenvolvemento"?

Unha última consideración, e non menos importante refírese o nivel de estres que provoca o tráfico e que incide seriamente na saúde. ¿Porqué padecer ese agobio constante cando se pode utilizar o transporte colectivo?. ¿É que non existe ese transporte público? ¿É moi deficiente?. Esixamos logo que sexa unha prioridade política e social o dispor dun transporte colectivo eficaz, cómodo, funcional, non contaminante e compatíbel coa calidade de vida.

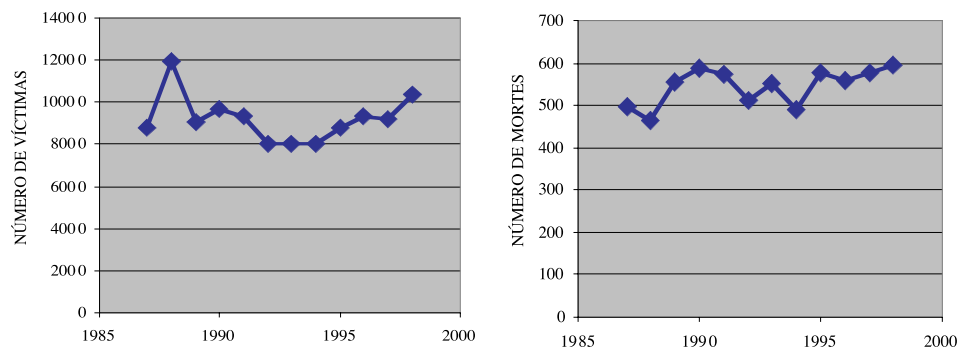


Figura 4.1. Evolución do número de vítimas totais e mortais nos últimos doce anos¹ en Galicia.

4.2. CAMIÑOS DE FERRO

4.2.1. Precedentes históricos e recentes

Son moitas as débedas históricas con Galicia, unha das máis importantes refírese as infraestruturas e máis concretamente aos camiños de ferro. O ferrocarril chegou tarde e mal á nosa terra e nunca dispuxemos dunha rede mínima que vertebrara o país, como se pode observar se levamos o trazado das liñas actuais sobre o mapa de

Galicia. Por esta razón foi unha constante do galeguismo nas súas distintas etapas a reivindicación duns camiños de ferro dignos tanto no interior como coas conexións con Portugal, España e Europa. Desde Manuel Murguía ata os deputados nacionalistas na actualidade, pasando por Curros Enríquez, Castelao, Otero Pedraio, Suárez Picallo, Anton Villar Ponte, Vicente Risco, etc, así como debuxantes e caricaturistas como Maside ou Xaquín Marín, fixeron fincapé na defensa do Ferrocarril.

Calquera que se acerque os textos ou debuxos dos citados autores pode comprobar como, desgraciadamente, seguen tendo plena vixencia aquelas reivindicacións. Lembraremos, a título de exemplo, un extracto das palabras de Castelao no Parlamento español, o 23 de maio de 1933: "Galicia necesita ese ferrocarril para o desenvolvemento da súa riqueza, está pedíndoo desde hai setenta anos e non pode esixír-selle que renuncie ao seu porvir agora, no preciso momento en que creu ver cumpridos o seus desexos e satisfeitas as ansias de mellora. Xa sabemos que non se decretou a morte do ferrocarril galego (se tal tivese ocorrido, nós non poderíamos permanecer no Parlamento); pero se non se decretou a súa morte, tampouco se asegurará a súa vida se non se atende a esa obra co interese, coa urxencia e co entusiasmo con que estades atendendo outras moitísimo menos necesarias".



MASIDE

– Están dando as dez. Xa debe estar chegando o tren das oito.

(El pueblo Gallego, 20-IV-1926)

Despois da longa noite de pedra da dictadura franquista, na que nada positivo veu para Galicia, entrouse na chamada Transición Democrática na que Galicia non só seguía marxinada no tema do Ferrocarril senón que había plans para o seu abandono e desmantelamento. Neste contexto situase a manifestación do 1 de febreiro de 1976 en Monforte de Lemos, símbolo ferroviario de Galicia, convocada pola Asemblea Nacional Popular Galega (AN-PG) recen constituída en 1975. Como diría Antón Reixa "O Val de Lemos era unha praia branca, ata que chegamos nós en azul e diagonal".

Houbo despois diversos plans fantasmagóricos, cheos de demagogia e mentiras, ata hoxe, sobre o Ferrocarril. Vexamos algúns datos:

- 1980, Plan General (PG), que establecía para a rede Renfe en Galicia unha velocidade de 140 km/h. Sen máis comentarios hoxe a finais de 1999 a penas superamos os 60-70 km/h.
- 1987, Plan de Transporte Ferroviario (PTF) que nos prometía un tren galego a 160 km/h. Por estas mesmas datas o presidente González Laxe di que o AVE non é aconsellábel pola orografía galega. Pero no 1988 o Parlamento Galego aprobou unha proposición non de lei que instaba a Xunta a esixir a inclusión do territorio galego nos programas do goberno central polo que se refire a Alta velocidade.
- Aprobouse en 1992 (25 de maio) no Parlamento, a iniciativa do deputado Camilo Nogueira a proposición sobre "o desenvolvemento do transporte ferroviario interno e a integración de Galicia na rede europea de alta velocidade".
- Desde que no ano 1995 o Estado e Renfe decidiron suprimir os trens que circularán con menos de 50 viaxeiros ou cunha cobertura inferior ao 40%, ante a presión social a Xunta chegou a un acordo para sufragar ese déficit en servizos como A Coruña-Ferrol, A Coruña-Lugo-Monforte e Ourense-Zamora, pero sen incidir na mellora da rede nin na fixación de horarios, frecuencias etc.

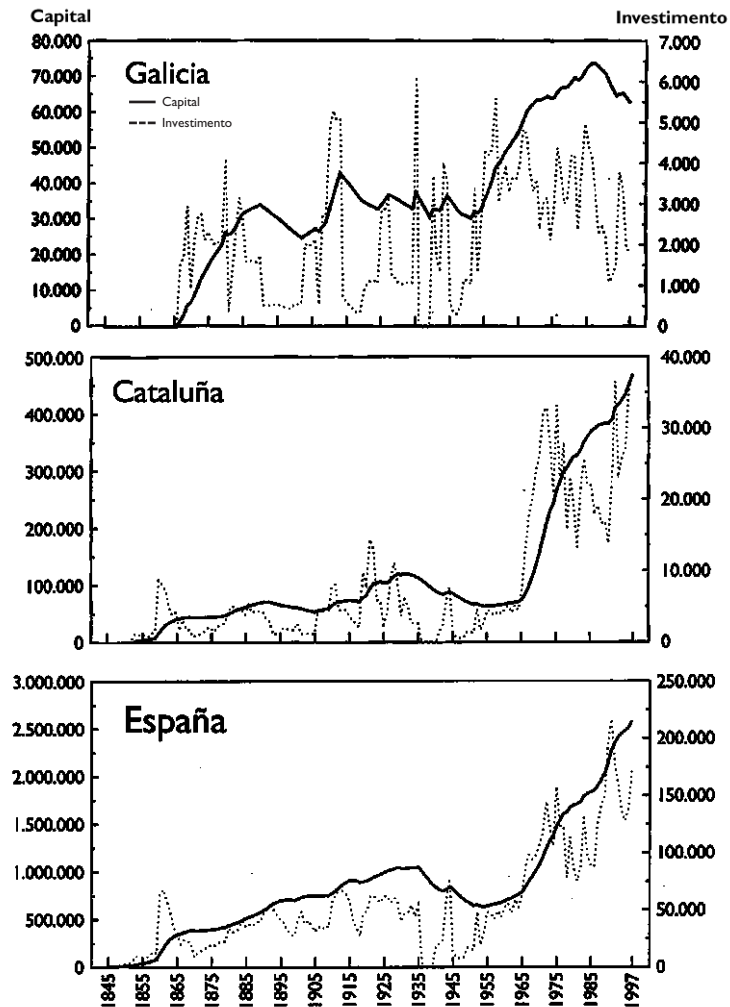


Figura 4.2. Evolución do capital ferroviario e investimentos realizados, en millóns de pesetas, no período 1845-1997 en Galicia e comparación co Estado español e Cataluña (BBV, 1999).

- Plan Director de Infraestructuras do Estado (1993-2007) aprobado no 1995, proposto polo PSOE gobernante e con Abel Caballero como ministro de Transportes, era cicateiro con Galicia. Non hai máis que ver a realidade do ferrocarril hoxe en Galicia para darse conta do que fixeron catorce anos de goberno do PSOE (1982-1996) así como os tres que leva o PP no Estado e os dez inútiles de Fraga na Xunta. A resposta a aquel Plan foi o nacemento da Mesa en Defensa dos Camiños de Ferro e a aprobación por unanimidade no Parlamento Galego dun plan alternativo para Galicia (1996-2007), nun contexto en que gobernaba o PP na Xunta e o PSOE en Madrid, que basicamente propoñía un investimento de 15.000 millóns de pts anuais para a modernización do noso ferrocarril seguindo os criterios que se analizan no seguinte capítulo deste caderno.

Obviamente nada disto se cumpriu. E no caso das fundamentais conexións con Portugal, do Eixo Atlántico Ferrol-Vigo-Lisboa, non se pasou tampouco da fase retórica. Máis ben ao contrario, Renfe incluso prescindiu dende o 27 de setembro deste ano dun dos tres servicios diarios entre Oporto e Vigo e tamén o do mércores a Valença do Miño, e incluso o das seis da mañá entre Ourense e Vigo.

Cadro 4.1. Datas de construción das liñas de Renfe (Carmona, 1995)

Ano	Liña aberta ao tráfico	Observacións
1873	Santiago a Carril	A primeira liña galega
1875	A Coruña á Lugo	
1883	Lugo-Monforte-Madrid	Completa á liña 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 converte-se 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 liña Vigo-Santiago
1918	Betanzos-Ferrol	
1943	Santiago-Coruña	Completa-se o corredor A Coruña-Vigo
1957	Ourense-Sanabria	A tan reivindicada liña 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

Cadro 4.2. Datas de construción das liñas de FEVE^a

ANO	TRAXECTO	km
1962	Ferrol-Mera	46 km
1964	Mera-Ortigueira	7 Km
1966	Ortigueira-Viveiro	33 km
1968	Viveiro-Vegadeo	67 km

^a O tramo Vegadeo-Luarca que completa a liña Ferrol-Xixón foi rematado no ano 1972.

4.2.2. Características da liña: a realidade hoxe

Algúns datos técnicos da nosas liñas de ferrocarril móstranse no cadro 4.3. Hoxe seguimos tendo un patrimonio de infraestrutura ferroviario que non alcanza nin a metade do español (54,2 millóns de ptas por habitante fronte os 26 de Galicia), sendo a penúltima comunidade en investimento no ferrocarril por habitante.



Cadro 4.3. Características da liña: a realidade hoxe	
Rede de Renfe: 994 km de liñas en Galicia	
<ul style="list-style-type: none"> • Ancho ibérico de 1.668 mm • 285 km, tipo A-2, con 99 pasos a nivel • 465 Km, tipo B, con 95 pasos a nivel • 244 Km, tipo C, con 219 " " • 0 km de dobre vía • 0 km de alta velocidade • 276 km electrificados • 243 túneles (78 km) 	<ul style="list-style-type: none"> • Temos o 40% das curvas de Renfe inferiores a 300 m de radio • Ten pendentes moi fortes, case todos os tramos superan as 15 milésimas.
Rede de FEVE: 153 km (Ferrol-Vegadeo) da liña Ferrol-Xixón	
<ul style="list-style-type: none"> • Vía estreita de 1 metro • 34 túneles e 13 pontes e viaductos • 0 km de dobre vía • 0 km electrificado 	<ul style="list-style-type: none"> • Ten o 41% das curvas con radios inferiores a 200 m • Ten pendentes que en ocasións superan as 20 milésimas

Non é de estrañar que acontezan accidentes como o descarrilamento en Fene (8 de xullo 1999) dun tren de mercadorías, de 8 vagóns que caeron dous foron a parar a estrada que conduce a Astano e Imenosa, podendo provocar unha auténtica traxedia. Aínda agardamos unha resposta polo ocorrido, pero como case sempre terá a culpa a calor que dilata as vías: ¡temos un clima tan tropical!. Así o 14 de agosto de 1999 descarrila outro tren de mercadorías entre as estacións de Freixeiro e San Clodio, preto de Quiroga (Lugo). Foron afectados 24 vagóns, 11 caeron ao río Lor. Parece ser tamén que foi a calor. E podíamos continuar con máis accidentes, incluídos mortais, precisamente polo abandono da infraestrutura ferroviaria en Galicia. Un informe oficial da Consellería de Política Territorial (setembro de 1998) fala de gravísimas carencias na seguridade ferroviaria. Haberá que esperar a unha catástrofe para que se tomen medidas.

Resultados estatísticos: incremento da ocupación

A pesar de non contar cunha boa infraestrutura ferroviaria, nin material móbil, nin horarios e frecuencias axeitados, o aumento do número de usuarios é constante. Así, nas liñas Renfe, no 1997, con 4.772.235 viaxeiros superouse nun 8,5% os via-



xeiros de 1996, e no 1998 foron 5.371.997, sendo un 12,83 respecto a 1997. É de significar que máis do 80% son nas viaxes chamadas Rexionais e o resto en Longo Percorrido.

Como se puxo de manifesto cando o accidente da ponte das Pías en Ferrol, a liña A Coruña-Ferrol foi moi concorrida, con 40 servicios diarios e uns 13.000 viaxeiros por día. O que fai falla son bos horarios, frecuencias, material móbil e sobre todo dobre vía.

Os portos e o tráfico de mercadorías

A situación dos portos galegos, que teñen vías de ferrocarril é a da súa infrautilización. A pesares da potencialidade que ten o noso país non se están aproveitando nun tráfico intermodal que podía ter os portos como punto central. No caso de Ferrol, con cinco km de vías interiores dende o peirao de Fernández Ladreda ao do espigón, non se contempla a creación dunha liña ata As Pontes, necesaria para o transporte do carbón. Polo que se refire á estación de San Diego en A Coruña, onde hai máis de 11 km de vía, é necesario poñer en marcha todos os ramais, especialmente o peirao do centenario co Palacio do carbón, para levar ata Meirama o mineral, construíndo un ramal de 6,7 km que conecte o complexo térmico coa liña Coruña-Santiago, eliminando así centos de camións de carbón pola estrada n-550 e o seu negativo impacto ambiental. Polo que se refire a Vigo-Guixar con 10 km de vías, é o exemplo máis claro da necesidade de potenciar o transporte por ferrocarril tanto de cargas como combinado (contedores) por razóns económicas e ecolóxicas. A cidade olívica non soporta máis tráfico de camións, furgonetas... está o borde do colapso. O tramo Pontevedra-Marín representa o exemplo do abandono do Estado dos intereses galegos, dende primeiros de século está previsto unilas por ferrocarril, e hoxe seguimos agardando, a pesar de que hai un acordo do parlamento galego de que estaría rematada no 1999.

En suma, e non só nos portos, o transporte de mercadorías por ferrocarril está sen potenciar a pesar de que existe unha demanda importante como demostran as cifras de 1997 en que na división de Cargas de Renfe foi a comunidade que máis creceu (57%) e en Contedores subiu un 20%. Hai toda unha serie de produtos como cemento, madeira, siderúxicos, automóviles, leite, peixe, etc, xa que seríamos máis competitivos se dispoñemos dunha boa infraestrutura ferroviaria, e ao mesmo tempo eliminase tráfico de camións, contaminación, accidentes e mortes. Pensemos por exemplo que un só tren de mercadorías con capacidade para 500 t elimina o equivalente a 25 camións de gran tonelaxe.

4.2.3. Propostas alternativas para a mellora dos camiños de ferro

1. Que se prioricen os investimentos no ferrocarril de pasaxeiros e mercadorías sobre outros medios de transporte, por ser menos custoso, non contaminante, máis seguro.

2. Fundamental para a vertebración do país.

3. **Dobre vía.** Pois sen ela de nada vale ter material móbil que poida ir a máis de 150 km, pois a rede estaría colapsada, ao ter que estar agardando uns trens por outros nas estacións ou apeadeiros; polo tanto as velocidades comerciais só se poden acadar con dobre vía. Por outra banda dicir que a dobre vía ten a mesma capacidade de transporte que 16 carrís de autoestrada, e poden ir ata 15 trens por hora e sentido.



**CASTELAO**

- Si os nosos deputados fosen cataláns, sacaban o ferrocarril
- Abondaba que se sentisen galegos.

4. Electrificación. Somos exportadores de enerxía eléctrica. Menos custes, menos contaminación acústica e atmosférica.

5. Trens de cercanías. Faría diminuír moito o tráfico urbano e interurbano, liberando superficie, liberando espacio en beneficio dos cidadáns, menos contaminación, menos enfermidades, menos custes sanitarios, maior calidade de vida. Como é posíbel por exemplo que a liña Coruña-Ferrol, non pase polo campus universitario de Elviña?

6. Deben considerarse rexionais os expresos no seu recorrido por Galicia, sen aumentar o número de paradas, beneficiándonos así tamén das axudas europeas a este segmento do transporte ferroviario. Galicia é a única comunidade periférica do estado que non ten servicios de cercanías.

- Potenciar o tráfico de mercadorías por ferrocarril
- Renovación de infraestrutura e material móbil
- Conexión cos portos e aeroportos
- Billetes, tarxetas, bonos multimodais para os viaxeiros.

4.3. TRANSPORTE URBANO E DE CERCANÍAS: TROLEBUSES E TRANVÍAS

Xa temos comentado que a prioridade debe ser conseguir un bo sistema de ferrocarril que vertebre toda Galicia e que ademais sirva como transporte de cercanías. Unha vez explotadas todas as posibilidades do tren, queda como recurso de interese nas cidades o sistema de trolebuses e tranvías. ¿Porqué?

Soía haber unha imaxe negativa dos tranvías xa históricos, especialmente dos anos corenta aos sesenta, primeiro debido a escaseza de material, restriccións de enerxía, mal ou nulo mantemento, non renovación coa conseguinte sobreutilización do material móbil e fixo, lentitude, etc. Nos anos sesenta, a concepción da "modernidade" ligada ao automóbil, fixo que se fora contra o tranvía como algo que "entorpece" o tráfico, e sobre todo a política urbanística irracional e desastrosa, feita a base de especulación pura e dura, acabou desterrando os tranvías e tamén os trolebuses. E de subliñar que moitas cidades europeas nunca abandonaron estes medios de transportes, e outras dende hai máis de vinte anos comezaron a recuperalos. Primeiro foron Nantes e Grenoble despois Manchester, Dublín e un longo etc, cidades que continúan hoxe recuperando uns medios de transporte ecolóxicos, rápidos, silenciosos, e sobre todo eficaces.

Claro que tanto os tranvías como os trolebuses non se poden concibir cunha visión localista e paleta, de "fronteiras", de "illas" municipais. O problema do transporte só se pode abordar dende unha concepción global, especialmente nas áreas metropolitanas; ten que haber polo tanto unha planificación conxunta para que sexa económico, para que sexa eficaz.





Trolebuses en A Coruña (anos 60)

H. Taylor

O que pudiera parecer como duns custes de construción elevados, non é tanto así cando se analiza o custe real e a vida útil, os menores gastos de mantemento, menores avarías, menor custe enerxético e sobre todo maior calidade de vida.

As vantaxes que teñen os tranvías e trolebuses son:

- Velocidades comerciais 25-30 km/h, moi superior a dos autobuses
- Maior seguridade
- Funcionan con enerxía eléctrica, aínda que os trolebuses tamén poden ser híbridos
- Gran capacidade de transporte
- Ocupan menos espacio urbano. Axudan a humanizar as cidades, permitindo unha maior peatonalización
- Non xeran contaminación acústica e ambiental. Coexistencia "pacífica" cos carrís-bici.
- Mellor integración urbana
- Gran experiencia e alta tecnoloxía na actualidade
- Concepción modular dos coches con fácil adaptación
- Amplas portas e pisos baixos de fácil acceso para anciáns, nenos, sillas de rodas, bicicletas etc
- Gran fluidez polos cobros automáticos con tarxetas, bonos, etc
- Teleinformación para optimización dos recursos, especialmente para a puntualidade, que é un dos motivos que fai desistir ao público de coller o transporte colectivo

Nós temos experiencia histórica tanto de tranvías e trolebuses, sendo precisamente os "troles" de Pontevedra-Marín os últimos en funcionar do Estado. (Cadro 4.4).

Para que isto sexa posíbel ten que haber paralelamente unha política fiscal e lexislativa que penalice o transporte individual contaminante e pola contra que incentive o uso do transporte colectivo, pacificando o tráfico e reconquistando o espacio público para as persoas.

Por todo o dito pensamos que os tres "T" de Trens, Tranvías e Trolebuses son unha boa solución para a problemática do transporte.

Cadro 4.4. Tranvías e Trolebuses en Galicia		
	TRAXECTO	FUNCIONAMENTO
TRANVÍAS	Pontevedra-Marín	1889-1923
• Tranvía de vapor	Pontevedra-Marín	1924-1941
• Tranvía eléctrico	A Coruña	1903-1913
• Tranvía tracción animal	A Coruña	1913-1962
• Tranvía eléctrico	A Coruña –Sada	1923-1956
• Tranvía eléctrico	Vigo e Vigo –Baiona	1914-1968
• Tranvía eléctrico	Vigo -Porriño	1920-1967
• Tranvía eléctrico	Ferrol -Neda	1924-1961
• Tranvía eléctrico		
TROLEBUSES		
• Trolebús	Pontevedra-Marín	1943-1989
• Trolebús	A Coruña	1948-1979
• Trolebús	Coruña-Carballo	1950-1971

4.4. BIBLIOGRAFÍA

1. Anuario estadístico: Accidentes 1998. Dirección Xeral de Tráfico, Ministerio do Interior.
2. Carmona Badía, Joám. A construción da rede ferroviaria galega: unha miga de historia. Cerna N° 14 (Dossier), 1995.
3. El "stock" de capital ferroviario en España y sus provincias: 1845-1997. Fundación BBV, Bilbao 1999.
4. Fraga Rodríguez, Xan: A Coruña-Sada-Carballo. Tranvías e Trolebuses (1903-1979), Espiral Maior, 1997.
5. Fraga Rodríguez, Xan: Vigo-Pontevedra. Tranvías e Trolebuses (1889-1979), Espiral Maior, 1999. ■