

TRANSPORTE Y MOVILIDAD SOSTENIBLES EN GALICIA: UNA ASIGNATURA PENDIENTE

MIGUEL PAZOS OTÓN

Galicia es una comunidad autónoma y también una región (en el término más geográfico de la palabra) situada en el noroeste de España, justo al norte de Portugal, con quien comparte tantos rasgos y características culturales propias. Por su ubicación, Galicia es una periferia atlántica europea y, aunque a lo largo de grandes períodos de la historia se caracterizó por su centralidad dentro del conjunto de las rutas marítimas mundiales, a partir del siglo XIX fue quedando aislada debido al auge de las comunicaciones terrestres en Europa.

En efecto, el desarrollo del ferrocarril, en el siglo XIX, y de la red viaria durante la mayor parte del siglo XX, no hizo más que consolidar el papel dependiente y subsidiario de Galicia de una red de transportes diseñada con un carácter centralizado desde Madrid, la capital del Estado. Portugal habría sido, en buena lógica, la salida natural de Galicia y el camino más corto para los intercambios comerciales. Sin embargo, sólo será a partir de 1986, año en que Portugal y España ingresen en la Comunidad Económica Europea (hoy Unión Europea), cuando la frontera comienza a

ser permeable a la circulación de personas y los intercambios económicos.

En cualquier caso, con la consolidación de la democracia en España y el ingreso en la CEE, se desarrolló una importante toma de conciencia de la necesidad de mejorar los transportes y la movilidad en Galicia, fundamentalmente en lo que se refiere a la conexión con el resto de España. La construcción por parte del Estado de dos vías de alta capacidad que unen Madrid con Galicia (Autovía del Noroeste y Autovía de las Rías Baixas) tuvo un gran simbolismo en tanto en cuanto que se rompía el «secular aislamiento de Galicia». Algo semejante



Antigua estación ferroviaria de Berdía (Santiago de Compostela), hoy clausurada y sin servicio.
Foto: Miguel Pazos, 25 de septiembre de 2023.

está ocurriendo en la actualidad con las conexiones de la alta velocidad ferroviaria de Galicia con Madrid. Parece como si en la agenda política y mediática sólo fuese importante la vertebración exterior de Galicia... pero siempre con Madrid.

Sin embargo, ¿qué sucede con la vertebración interna y la movilidad interior en Galicia? Podemos decir que es la gran olvidada, en detrimento de un debate interesado sobre cómo conectar Galicia con Madrid en el menor tiempo posible, primero en automóvil y después en tren de alta velocidad. El interés por esta conexión es legítimo, pero antes parece prioritario atender a las demandas de movilidad diaria de los ciudadanos gallegos. Galicia es un territorio policéntrico en el que se registra una intensa movilidad interna, diaria y no diaria, y el automóvil particular aparece siempre casi como la única solución posible. Al margen del Corredor Atlántico, el transporte público en Galicia no es una opción posible para miles y miles de personas

que se ven en la obligación de utilizar cada día el transporte privado.

Es más, si analizamos qué modelo de transporte y movilidad está siendo impulsado desde el gobierno de Galicia, nos encontramos con el predominio exclusivo del transporte viario. En las áreas metropolitanas gallegas se opta por más y más carriles en vías de alta capacidad, se construyen variantes y enlaces, pero ni siquiera se considera la posibilidad de invertir en infraestructuras ferroviarias, aunque la Xunta (el gobierno de Galicia) tiene la capacidad de hacerlo, según el Estatuto de Autonomía de Galicia.

En este contexto, moverse en el interior de Galicia va camino de ser un privilegio. El transporte colectivo no se adapta a las necesidades reales de la población. Es cierto que Galicia cuenta con más de la mitad de los núcleos singulares de población de España y que tiene, por lo tanto, un poblamiento

muy disperso. Sin embargo, no se exploran todas las posibilidades que podrían tener modalidades como el transporte a la demanda, el taxi bonificado u otras. Y sobre todo, ni siquiera se considera la opción del ferrocarril. La Xunta de Galicia ha renunciado a hacer política ferroviaria propia, aun cuando podría hacerlo.

El ferrocarril, como medio de transporte más sostenible, ambientalmente neutro y ecológico, no merece la atención del gobierno autonómico, que apuesta por un modelo de transporte colectivo basado en los autobuses convencionales. De lo único que podemos presumir es de un tren rápido entre A Coruña y Vigo, con paradas en Santiago de Compostela, Vilagarcía de Arousa y Pontevedra. Es una línea de tren regional profundamente renovada gracias a la construcción de una nueva vía que el administrador ferroviario estatal llevó a cabo hace más de una década. Sin embargo, la ciudad de Ferrol (una de las siete grandes de Galicia) no está incluida en este corredor. Por otra parte, la construcción de una nueva vía férrea se hizo a costa en muchos casos del desmantelamiento de la vía antigua. Esto implica que no se puedan poner en marcha en el futuro nuevos servicios ferroviarios de proximidad o cercanías, que alivien el denso tráfico de automóviles que padecen las ciudades gallegas.

En cualquier caso, fuera de este corredor privilegiado se encuentra el abismo. No existe conexión ferroviaria operativa con ningún municipio de las áreas metropolitanas anteriores. Realizar cualquier cadena intermodal autobús-tren es muy complicado e implica altísimos tiempos de espera. Así las cosas, el tren del Corredor Atlántico sólo da un servicio verdaderamente útil a aquellos que viven en el centro de las ciudades. Es un tren *interciudades* sólo eficaz para las personas que residen en los municipios centrales y que quieren desplazarse a otro de los municipios centrales del corredor. Ni siquiera se ofrece a los usuarios del tren la posibilidad de estacionar su automóvil en las estaciones a un precio bonificado. Los aparcamientos de las estaciones ferroviarias tienen unas tarifas elevadísimas, similares a los de cualquier estacionamiento urbano convencional. Así, no es de extrañar que muchas personas que residen en

municipios no centrales decidan no utilizar el ferrocarril y fíen su movilidad al automóvil particular.

No, no es este el modelo de movilidad que queremos. Se construyen kilómetros de carriles-bici para aumentar las estadísticas y engordar artificialmente los indicadores de sostenibilidad, cuando todos sabemos que las ciclovías sólo tienen sentido en zonas en las que no es posible la coexistencia entre automóvil y bicicleta. Además, los carriles-bici tienen que garantizar la permeabilidad con el sistema de transporte público colectivo y deben conformar itinerarios coherentes. En vez de esto existen muchos tramos de carril-bici desconectados entre sí, de dudosa utilidad.

En la dictadura del automóvil, el espacio público es un bien escaso. Se amplían algunas aceras y a estas actuaciones se les denomina pomposamente «calmado de tráfico». En realidad, son pequeños parches que están muy lejos de suponer una alternativa a un modelo insostenible. Y no sirven más excusas. Tenemos muchos modelos en países y territorios de nuestro entorno en los que podemos inspirarnos.

La única solución posible es limitar el espacio y los privilegios de los automóviles en la ciudad. Hagamos campañas a favor de una movilidad sostenible. Empecemos a deconstruir el mito del automóvil, como un espacio personal, oficina móvil, refugio para escuchar la música que nos gusta y no mojarnos cuando llueve. Aprendamos de los países en los que culturalmente quien emplea el automóvil para todo está mal visto y es penalizado socialmente.

Galicia necesita un giro copernicano en materia de movilidad sostenible. Seguimos sin un buen sistema de transporte colectivo. No existe tren de proximidad. Se eliminan paradas de los escasos trenes regionales. Las aceras de muchos barrios de muchas ciudades son estrechísimas, confinando a los peatones a favor de los automóviles. Un ciclista sigue siendo considerado casi un «freak». Casi no hay campañas de educación vial en las escuelas. Sin embargo, la crisis energética y la alarma climática son una realidad. Es necesario cambiar el paradigma ya y evolucionar cara una auténtica movilidad sostenible.

NOTA SOBRE EL AUTOR

Miguel Pazos Otón es Profesor Titular de Geografía Humana en la Universidad de Santiago de Compostela. En la actualidad es el director del Centro de Estudios Turísticos de dicha universidad (CETUR). Sus líneas de investigación son el transporte, la movilidad, el turismo y sus impactos territoriales.